

ΠΑΝΗΘΙΟ ΠΑΝΙΠΣΙΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

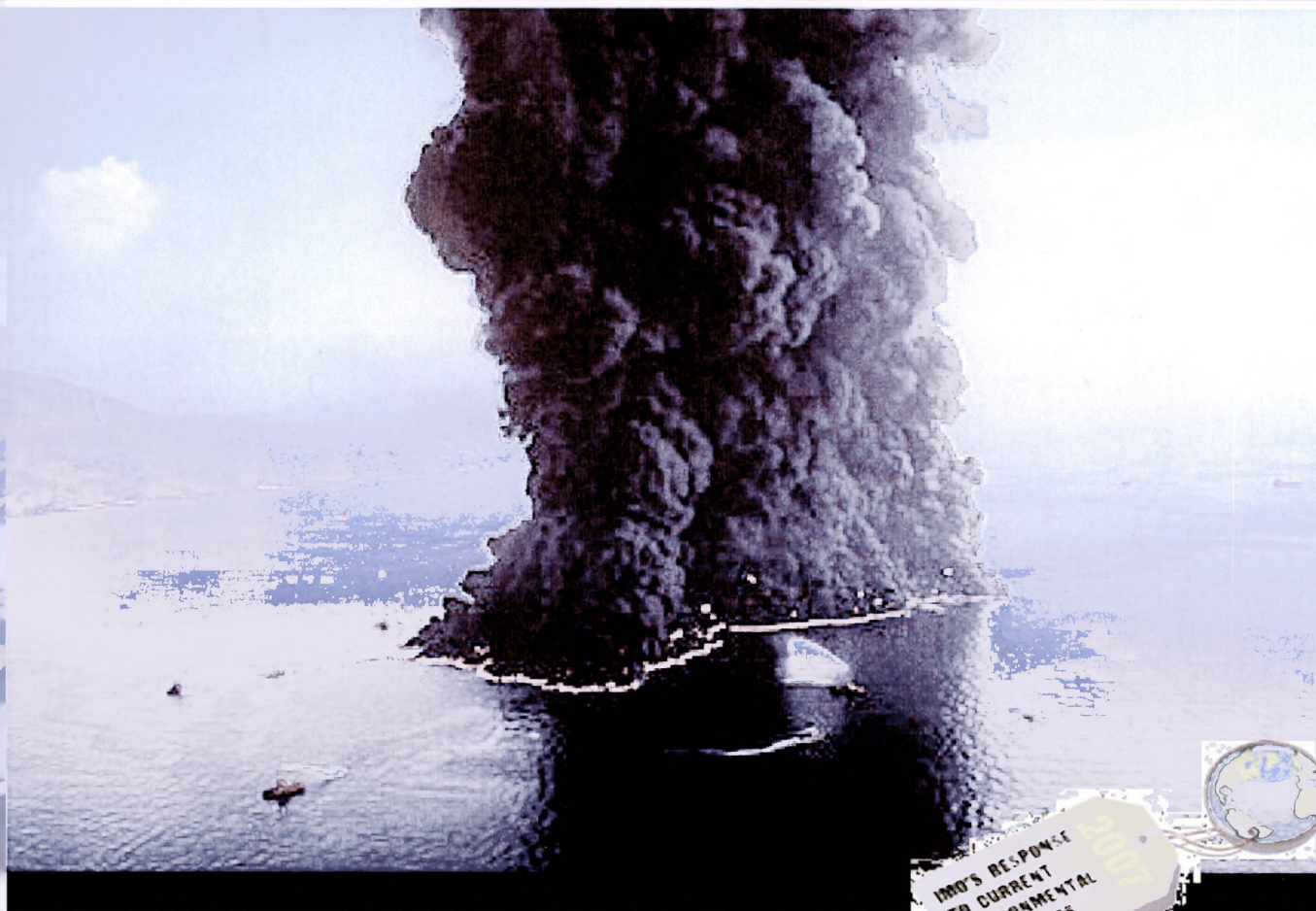
Ι.Μ.Σ. ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΕΠΙΟΡΓΑΜΜΑ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΤΕΛΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΓ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ
ΝΑΥΤΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛΛΑ
Α.Μ.: 1206 Μ 055



ΕΠΙΒΑΛΛΩΝ ΚΑΘΗΜΕΡΗΣ: ΠΑΥ ΤΟΠΟΥΛΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

ΑΘΗΝΑ 2008



MET
F62

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	iv
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	viii
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	1
ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ	11
ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥΣ	11
1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ, ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	12
1.1. Ορισμός Ναυτικού Ατυχήματος	12
1.2. Είδη Ναυτικών Ατυχημάτων	12
1.3. Αιτίες Ναυτικών Ατυχημάτων	16
1.3.1. Ο Ανθρώπινος Παράγοντας	22
1.4. Συνέπειες Ναυτικών Ατυχημάτων	24
1.4.1. Το Κόστος των Ναυτικών Ατυχημάτων	26
1.5. Σχέση Ναυτικών Ατυχημάτων με Διεθνή Ανάπτυξη	26
2. ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΙΜΟ	30
2.1. Τρόπος Αντιμετώπισης των Ναυτικών Ατυχημάτων	30
2.2. UNCLOS III και ΙΜΟ	31
2.3. Ιστορική Εξέλιξη του ΙΜΟ	35
2.4. Τομείς Δράσης του ΙΜΟ	41
2.5. Τρόποι Δράσης των Κρατών-Μελών του ΙΜΟ	44
2.6. Συμμόρφωση Κρατών-Μελών του ΙΜΟ	48
ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ	52
Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΟΥ ΙΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	52
3. ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΙΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ	53
3.1. Το Ατύχημα του Τιτανικού και η Υιοθέτηση της Σύμβασης SOLAS 1974	53
3.1.1. Ο Τιτανικός	53
3.1.2. Η Σύμβαση SOLAS	54
3.2. Το Ατύχημα του “Torrey-Canyon” και Υιοθέτηση των Συμβάσεων CLC 1969, FUND 1971, INTERVENTION 1969 και MARPOL 73/78	57
3.2.1. Το “Torrey Canyon”	57
3.2.2. Η Σύμβαση CLC 1969	58

3.2.3. Η Σύμβαση FUND 1971	59
3.2.4. Η Σύμβαση INTERVENTION 1969	60
3.2.5. Η Σύμβαση MARPOL 73/78	61
3.3. Ατυχήματα Πλοίων του 1976-1977 και Υιοθέτηση των Πρωτοκόλλων του 1978 της MARPOL 73/78 και SOLAS 1974.....	64
3.4. Το ατύχημα του “Amoco-Cadiz” και οι Τροποποιήσεις του 1981 της SOLAS 1974.....	64
3.4.1 “Το Amoco Cadiz”.....	64
3.4.2. Οι Τροποποιήσεις του 1981 της SOLAS 1974.....	65
3.4.3. Τα Πρωτόκολλο του 1984 των Συμβάσεων CLC 1969 και FUND 1971.....	66
3.5. Το ατύχημα του “Herald of Free Enterprise” και οι Τροποποιήσεις του 1988 της SOLAS 1974.....	66
3.5.1. Το “Herald of Free Enterprise”.....	66
3.5.2. Οι Τροποποιήσεις του 1988 της SOLAS 1974.....	66
3.6. Το ατύχημα του “E Exxon Valdez”, οι τροποποιήσεις του 1992 της MARPOL 73/78 και η Υιοθέτηση της Σύμβασης OPRC 1990.....	67
3.6.1. Το “E Exxon Valdez”.....	67
3.6.2. Οι Τροποποιήσεις του 1992 της MARPOL 73/78.....	68
3.6.3. Η Σύμβαση OPRC 1990.....	69
3.7. Το Ατύχημα του “Braer” και οι Τροποποιήσεις του 1994 της SOLAS 1974.....	69
3.7.1. Το “Braer”.....	69
3.7.2. Οι Τροποποιήσεις του 1994 της SOLAS 1974.....	70
3.8. Το Ατύχημα του “Estonia” και οι τροποποιήσεις του 1995 της SOLAS 1974.....	71
3.8.1. Το “Estonia”.....	71
3.8.2. Οι Τροποποιήσεις της SOLAS 1974 του 1995.....	71
3.9. Το Ατύχημα του “Erika” και οι Τροποποιήσεις των Συμβάσεων MARPOL 73/78, CLC 1969 και FUND 1971.....	72
3.9.1. Το “Erika”.....	72
3.9.2. Οι Τροποποιήσεις της MARPOL 73/78 του 2001 και των CLC 1969 και FUND 1971.....	72
3.10. Το Ατύχημα του “Castor” και οι Τόποι Καταφυγής.....	74
3.10.1. Το “Castor”.....	74
3.10.2. Οι Τόποι Καταφυγής.....	74
3.11. Το Ατύχημα του “Prestige” και οι Τροποποιήσεις του 2003.....	75
της MARPOL 73/78.....	75
3.11.1. Το “Prestige”.....	75
3.11.2. Οι Τροποποιήσεις του 2003 της MARPOL 73/78.....	76
3.12. Το Ατύχημα του “Star Princess” και οι Τροποποιήσεις του 2006 της SOLAS 1974.....	77

3.12.1. Το “Star Princess”	77
3.12.2. Οι Τροποποιήσεις του 2006 της SOLAS 1974	77
4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΙΜΟ	78
4.1. Συμβάσεις για την Πρόληψη ενός Θαλάσσιου Ατυχήματος	79
4.1.1. Η Σύμβαση LOAD LINES 1966.....	79
4.1.2. Η Σύμβαση COLREG 1972.....	80
4.1.3. Η Σύμβαση CSC 1972	80
4.1.4. Η Σύμβαση INMARSAT 1976	81
4.1.5. Η Σύμβαση STCW 78/95.....	82
4.2. Συμβάσεις για την Ορθή Αντιμετώπιση ενός Ατυχήματος.....	84
4.2.1. Η Σύμβαση SALVAGE 1989	84
4.2.2. Η Σύμβαση SAR 1979	85
4.2.3. Η Σύμβαση WRC 2007.....	85
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	87
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	92
1. SOLAS Amendments Year by Year.....	93
2. MARPOL Amendments Year by Year.....	95
3. IMO TRAINING INSTITUTES.....	96
4. SUMMARY OF STATUS OF IMO CONVENTIONS as at 31 August 2008	97
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	99
BIBΛΙΑ.....	99
ΑΡΘΡΑ.....	104
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.....	106
ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΕΣ ΔΙΑΤΡΙΒΕΣ.....	111
ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ	111

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

AOZ	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
AFS 2001	International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems, 2001
BCH Code	Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk
CAS	Condition Assessment Scheme
BWM 2004	International Convention for the Control and management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004
BUNKERS	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
CLC 1969	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
COLREG 1972	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972
COMSAR Sub-Committee	Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue
CSC 1972	International Convention for Safe Containers, 1972
dwt	deadweight
EE	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε/Γ-Ο/Γ	Επιβατηγό-Οχηματαγωγό
ECOSOC	Economic and Social Council
ESP	Enhanced Survey Programme
FAL 1965	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965
FAO	Food and Agriculture Organization
FSS Code	Code for Fire Safety Systems
FUND 1971	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

GESAMP	Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GRT	Gross Register Tones
HNS 1966	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1966
HNS-OPRC	Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
IAEA	International Atomic Energy Agency
IBC Code	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk
IGC Code	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk
ILO	International Labour Organization
IMCO	International Maritime Consultative Organization
IMDG Code	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organization
IMSO	International Mobile Satellite Organization
INMARSAT 1976	Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976, as amended (INMARSAT C)
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
INTERVENTION 1969	International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969
ISM Code	International Safety Management Code
ISPC Code	International Ship and Port Facility Code
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation
LC 1972	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972
LOAD LINES 1966	International Convention on Load Lines, 1966

LLMC 1976	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976
MARPOL 73/78	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto
MAS	Maritime Assistance Service
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MSC	Maritime Safety Committee
NAV Sub-Committee	Sub-Committee for Safety of Navigation
NUCLEAR 1971	Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971
OHE	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OILPOL 1954	International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil , 1954, as amended
OPRC 1990	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990
P&I Club	Protection and Indemnity Club
PAL 1974	Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974
SALVAGE 1989	International Convention on Salvage, 1989
SAR 1979	International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979
SFV 1977	Torremolinos International Convention on the Safety of Fishing Vessels, 1977
SOLAS 1974	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended
STCW 78/95	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended
STCW-F	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995

SUA 1988	Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988
TONNAGE 1969	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNEP	United Nations Environment Programme
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UMCC	United Maritime Consultative Council
VAS	Voluntary Audit Scheme
VMSAS	Voluntary Member States Audit Scheme
WHO	World Health Organization
WMO	World Meteorological Organization
WRC 2007	Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο την ατυχηματική ρύπανση των πλοίων ως παράγοντα ανάπτυξης διεθνούς θεσμικού καθεστώτος για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization-IMO¹). Αντικείμενό της λοιπόν με απλά λόγια, είναι η συμβολή της ατυχηματικής ρύπανσης των πλοίων στην υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η εργασία περιορίζεται στο θεσμικό καθεστώς του IMO, δεδομένου ότι είναι ο οργανισμός που ασχολείται κατ' εξοχήν με τη ναυτιλία και τα πλοία, καθώς και με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από αυτά.

Σκοπός της εργασίας είναι η μελέτη του τρόπου δράσης του IMO, μέσα από τη δραστηριοποίησή του μετά από ορισμένα ατυχήματα πλοίων. Με άλλα λόγια το ερώτημα που επιδιώκεται να απαντηθεί μέσα από την παρούσα εργασία είναι το πώς ανταποκρίνεται ο IMO στα πολύ σοβαρά ατυχήματα πλοίων², αν δρα δηλαδή προληπτικά ή εκ των υστέρων και αν τελικά προσαρμόζεται στα συνεχώς ανακύπτοντα προβλήματα και ανάγκες της ναυτιλίας, κυρίως σε σχέση με το θαλάσσιο περιβάλλον. Επίσης επιδιώκεται να απαντηθεί αν τελικά τα ατυχήματα πλοίων, παρά τις μεγάλες αρνητικές τους συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον, επέφεραν και κάτι θετικό: την «αφύπνιση» της διεθνούς κοινότητας και της κοινής γνώμης, ως προς την επιτακτική ανάγκη λήψης μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την υιοθέτηση διεθνούς θεσμικού καθεστώτος για την αποτροπή και αποφυγή επανάληψης παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον.

Η παρούσα εργασία δομείται ως εξής: στο εισαγωγικό κεφάλαιο δίνονται οι ορισμοί του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της θαλάσσιας ρύπανσης, θαλάσσιας μόλυνσης και του πλοίου, η κατανόησή των οποίων κρίνεται απαραίτητη για την κατανόηση της εργασίας. Στη συνέχεια δίνονται ορισμένα στοιχεία αναφορικά με τους τρόπους ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία, σε σχέση δηλαδή με την ατυχηματική και λειτουργική ρύπανση, ενώ παράλληλα αναφέρονται οι διεθνείς συμβάσεις του IMO για την αντιμετώπιση της προερχόμενης από πλοία ρύπανσης. Ακολουθεί το πρώτο μέρος της εργασίας, το οποίο είναι θεωρητικό και

¹ Στο εξής IMO.

² Για τον χαρακτηρισμό ενός ατυχήματος ως πολύ σοβαρό από τον IMO, βλ. κεφ.1.2.

χωρίζεται σε δύο κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται αποκλειστικά στα θαλάσσια ατυχήματα. Στο κεφάλαιο αυτό δίνεται ο ορισμός των θαλάσσιων ατυχημάτων και προσδιορίζονται τα είδη τους, οι αιτίες που τα προκαλούν, με επίκεντρο τον ανθρώπινο παράγοντα, οι συνέπειές τους, καθώς και η σχέση τους με τη διεθνή ανάπτυξη. Στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας αναφέρεται ο τρόπος που αντιμετωπίζονται τα ναυτικά ατυχήματα από τα κράτη (σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο) και γίνεται μια μικρή ανάλυση της σχέσης του IMO με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (United Nations Convention on the law of the Sea-UNCLOS III³). Στη συνέχεια αναφέρεται συνοπτικά η ιστορική εξέλιξη των γεγονότων που συνέβαλαν στην ίδρυση του IMO, καθώς και η δράση του IMO κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του. Έπειτα, γίνεται αναφορά στην εξέλιξη του διεθνούς θεσμικού καθεστώτος του IMO, σε σχέση με την ατυχηματική ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία. Ακολουθεί μια αναφορά στους τομείς που καλύπτει ο IMO και στις συμβάσεις που έχει υιοθετήσει σε κάθε τομέα. Τέλος γίνεται μια μικρή ανάλυση του τρόπου δράσης των κρατών-μελών του IMO σε σχέση με τις εσωτερικές του λειτουργίες και διαδικασίες, καθώς και της συμμόρφωσής τους με το θεσμικό καθεστώς που παράγει.

Το δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας είναι περισσότερο τεχνικό και αποτελείται από δύο κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο του δευτέρου μέρους (τρίτο κεφάλαιο της εργασίας) δίνει μια περιγραφή των πολύ σοβαρών ατυχημάτων πλοίων και των συμβάσεων που υιοθέτησε ο IMO, με αφορμή τα ατυχήματα αυτά. Στο επόμενο κεφάλαιο δίνονται οι υπόλοιπες συμβάσεις του IMO για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα ατυχήματα πλοίων, οι οποίες δεν αναφέρονται στο προηγούμενο κεφάλαιο, καθώς δεν προήλθαν ως άμεσο αποτέλεσμα κάποιου συγκεκριμένου ατυχήματος πλοίου, αλλά από όλα συνολικά τα ατυχήματα πλοίων, κάθε ένα από αυτά είτε σε μικρό είτε σε μεγάλο βαθμό, ανέδειξε την ανάγκη περαιτέρω θέσπισης διεθνών μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

³ Στο εξής UNCLOS III.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια προσπάθεια να επεξηγηθούν ορισμένες έννοιες και στοιχεία, που συνδέονται άμεσα με το αντικείμενο της παρούσας εργασίας και για το λόγο αυτό η κατανόησή τους θα βοηθήσει την καλύτερη κατανόηση των κεφαλαίων που ακολουθούν. Οι έννοιες αυτές περιλαμβάνουν το θαλάσσιο περιβάλλον, τη θαλάσσια μόλυνση, τη θαλάσσια ρύπανση και το πλοίο. Επίσης επεξηγείται η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία και αναφέρεται το διεθνές καθεστώς αντιμετώπισής τους, στα πλαίσια του ΙΜΟ.

Αρχικά επιχειρείται να δοθεί ο ορισμός του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το θαλάσσιο περιβάλλον ορίζεται ως «η έκταση που καλύπτει η θάλασσα και στις περιπτώσεις που υπάρχουν εκβολές ποταμών, τα σημεία μέχρι τα οποία το νερό παύει να είναι αλμυρό»¹. Ως θάλασσα νοείται η «αδιάσπαστη επιφανειακή μάζα αλμυρών νερών που καλύπτει περίπου τα 2/3 της επιφάνειας του Πλανήτη»². Σε κάποιες διεθνείς και περιφερειακές συμβάσεις και πρωτόκολλα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στον όρο «θαλάσσιο περιβάλλον» συμπεριλαμβάνονται και τα υφάλμυρα και παράκτια ύδατα που συμπεριλαμβάνουν έλη και παράκτιες λιμνοθάλασσες, καθώς επίσης και τα υπόγεια νερά που επικοινωνούν με τη θάλασσα³.

Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι, σύμφωνα με το άρθρο 1.4 της UNCLOS III, η «εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, ουσιών και ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα, την επέλευση τέτοιων επιβλαβών συνεπειών, όπως ζημιά σε ζώντες πόρους και στη θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώληση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νομίμων χρήσεων της θάλασσας, πτώση της ποιότητας χρήσης των θαλάσσιων υδάτων και υποβάθμιση των τόπων

¹ Βλ. Παπαρζής, Ι.Μ., *Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία (Νομική-Κοινωνικοοικονομική Θεώρηση)*, Διδακτορική Διατριβή, Παν/μιο Πειραιώς, Πειραιάς 1992, σελ. 9.

² Βλ. Τσάλτας, Γρ., Ι, Κλάδη-Ευσταθοπούλου, Μ., *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Διεθνής Πολιτική-Διεθνές Δίκαιο-Διεθνής Οργάνωση*, Πρώτος Τόμος, Εκδόσεις Ι. Σιδέρη, Αθήνα 2003, σελ. 37.

³ Για παράδειγμα στο Πρωτόκολλο για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη Ρύπανση από Χερσαίες Πηγές και Δραστηριότητες (άρθρο 3). Βλ. Ραυτόπουλος, Ε., *Το Νέο Καθεστώς της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την Προστασία του Περιβάλλοντος της Μεσογείου. Το Πρόβλημα και τα Κείμενα της Ελληνικής Μετάφρασης*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2004, σελ. 149.

αναψυχής»⁴. Ο ορισμός αυτός δίνεται και από τη Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των Παράκτιων Περιοχών της Μεσογείου Θαλάσσης, όπως αναθεωρήθηκε το 1995⁵ και είναι παρεμφερής με εκείνον που διατυπώθηκε το 1970 στο πλαίσιο της Ομάδας Εμπειρογνομόνων των Η.Ε. για τις Επιστημονικές Πτυχές της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection-GESAMP⁶). Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι «η «εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, ουσιών και ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, (συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών), η οποία έχει ως αποτέλεσμα, την επέλευση τέτοιων επιβλαβών συνεπειών, όπως ζημιά σε ζώντες πόρους, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώληση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών, πτώση της ποιότητας χρήσης των θαλάσσιων υδάτων και υποβάθμιση των τόπων αναψυχής»⁷. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι η έννοια της θαλάσσιας ρύπανσης, ως όρος, εισήχθη για πρώτη φορά σε διεθνές κείμενο θεσμικού καθεστώτος το 1972⁸.

Θαλάσσια μόλυνση είναι η «παρουσία υψηλών συγκεντρώσεων παθογόνων μικροοργανισμών ή ιζημάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον»⁹. Η μόλυνση δηλαδή δεν συνιστά ρύπανση, εκτός αν α) προκαλείται από ανθρώπινες δραστηριότητες και β) έχει βλαβερές συνέπειες για το περιβάλλον.

⁴ Στο πρωτότυπο κείμενο που είναι στα αγγλικά, ο ορισμός έχει ως εξής: “Pollution of the marine environment means the introduction by man, directly and indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities”. Βλ. Sands, P., *Principles of International Environmental Law*, Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge 2003, σελ. 398.

⁵ Άρθρο2(α).

⁶ Στο εξής GESAMP.

⁷ Ο ορισμός αυτός στα αγγλικά έχει ως εξής: “Marine Pollution means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment (including estuaries) resulting in such deleterious effects as harm to living resources, hazards to human health, hindrance to marine activities including fishing, impairment of quality of use of sea water and reduction of amenities”. Βλάχος Γ.Π., *Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς 1995, σελ. 26.

⁸ Βλ. Βλάχος, Γ.Π., Αλεξόπουλος, Α.Β., *Τεχνικό-οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς 1995, σελ. 18. Για το ελληνικό δίκαιο και την απόδοση του όρου «ρύπανση» στις σχετικές διατάξεις, βλ. Μαλέρμπας, Μ., *Δίκαιο Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, Τόμος Α1, Εθνικής και Διεθνείς Διατάξεις, εκδ. Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2003, σελ. 86.

⁹ Βλ. Βλάχος, Γ.Π., Αλεξόπουλος, Α.Β., *Τεχνικό-οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, *supra* Σημ. 8, σελ. 18.

Μια από τις πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης είναι η ρύπανση από πλοία¹⁰. Για να γίνει όμως κατανοητή η ρύπανση αυτή, θα πρέπει πρώτα να προσδιοριστεί ο όρος «πλοίο». Πλοίο λοιπόν είναι, σύμφωνα με το άρθρο 2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία από Ρύπανση από Πλοία, του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto-MARPOL 73/78¹¹) «σκάφος παντός τύπου που καθιονδήποτε τρόπο λειτουργεί στο θαλάσσιο περιβάλλον και περιλαμβάνει υδροπτέρυγα αερόστρωμα σκάφη, καταδυόμενα και επιπλέοντα σκάφη και μόνιμες ή πλωτές εξέδρες». Στη Διεθνή Σύμβαση για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε Περιστατικά Ρύπανσης από Πετρέλαιο, του 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation-OPRC 1990¹²)¹³ πλοίο σημαίνει «σκάφος οποιουδήποτε τύπου οποιασδήποτε λειτουργίας στο θαλάσσιο περιβάλλον και περιλαμβάνει υδρολισθητήρες βάρκες, αμφίβια αερόστρωμα, υποβρύχια σκάφη, και επιπλέοντα σκάφη κάθε τύπου»¹⁴, ενώ στη Διεθνή Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο, του 1969 (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties-INTERVENTION 1969¹⁵) πλοίο σημαίνει «(α) οποιοδήποτε ποντοπόρο σκάφος οποιουδήποτε τύπου, και (β) οποιοδήποτε επιπλέον σκάφος, με την εξαίρεση μιας εγκατάστασης ή συσκευής που ασχολείται με την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των πόρων από τον πυθμένα της θάλασσας και του ωκεάνιου βυθού, και το υπέδαφος επ' αυτού¹⁶». Παρεμφερής με τον ορισμό της INTERVENTION 1969 είναι επίσης ο ορισμός που δίνει η Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας, του 1988 (Convention for the

¹⁰ Βλ. Birnie, P., Boyle, A, *International Law and the Environment*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford 2002, σελ. 359-360. Επίσης βλ. *Marine Environmental Law, Service Information*, Lloyd's of London Press LTD, London 1997, σελ. 3-1 ως 3-3.

¹¹ Στο εξής MARPOL 73/78.

¹² Στο εξής OPRC 1990.

¹³ Άρθρο 2.3.

¹⁴ "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, and floating craft of any type.

¹⁵ Στο εξής INTERVENTION 1969.

¹⁶ Ship means (a) any sea-going vessel of any type whatsoever, and (b) any floating craft, with the exception of an installation or device engaged in the exploration and exploitation of the resources of the sea-bed and the ocean floor and the subsoil thereof. Άρθρο 2.

Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation-SUA 1988¹⁷)¹⁸.

Γενικά ο ορισμός του πλοίου εξαρτάται από το λόγο για τον οποίο δίνεται. Αν δηλαδή ο ορισμός δίνεται από μια σύμβαση, όπως στις παραπάνω περιπτώσεις, το πλοίο προσδιορίζεται ανάλογα με το αντικείμενο της σύμβασης. Στη Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημιές από Πετρελαϊκή Ρύπανση, του 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage-CLC 1969¹⁹) για παράδειγμα, ως πλοίο θεωρείται μόνο το σκάφος που μεταφέρει πετρέλαιο ως φορτίο²⁰. Σύμφωνα με άλλο ορισμό «πλοίο είναι το σχετικά μεγάλο πλωτό ναυπήγημα ικανό να ταξιδεύει αυτοδύναμα στην ανοιχτή θάλασσα»²¹. Γενικά, επίσημος διεθνής τεχνικός ή νομικός ορισμός, κοινά αποδεκτός για το πλοίο, δεν έχει δοθεί²². Ένας καλός ορισμός του πλοίου είναι αυτός του Ελληνικού Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σύμφωνα με τον οποίο πλοίο είναι «κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα»²³.

Η ρύπανση από πλοία χωρίζεται στη λειτουργική και την ατυχηματική ρύπανση. **Λειτουργική ρύπανση** είναι οποιαδήποτε μη ατυχηματική μορφή ρύπανσης που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση μπορεί να εμφανιστεί κατά τις διαδικασίες τακτικής και έκτακτης συντήρησης, φορτοεκφόρτωσης, καθαρισμού των δεξαμενών²⁴, μετάγγισης καυσίμων και ερματισμού/αφερματισμού²⁵. Επίσης μπορεί να προκληθεί από την αποβολή ή απόρριψη, εσκεμμένη ή μη, βλαβερών ουσιών για το περιβάλλον, που μεταφέρονται

¹⁷ Στο εξής SUA 1988.

¹⁸ "For the purposes of this Convention, "ship" means a vessel of any type whatsoever not permanently attached to the sea-bed, including dynamically supported craft, submersibles, or any other floating craft", άρθρο 1.

¹⁹ Στο εξής CLC 1969.

²⁰ Άρθρο 1 της CLC 1969, όπου πλοίο είναι "any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard".

²¹ Βλ. Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Λαρούς Μπριτάνικα, Τόμος 49, εκδ. Οργανισμός Πάπυρος, Αθήνα, 1992, σελ. 354.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

²⁴ Υπολογίζεται ότι κάθε πετρελαιοφόρο πλοίο αποβάλλει κατά τον καθαρισμό των δεξαμενών του, περίπου το 3% του φορτίου του.

²⁵ Βλάχος, Γ.Π., *Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική*, Εκδόσεις Τζέι&Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2002, σελ. 498-500.

σε χημικά φορτία, χύδην επικίνδυνα ξηρά φορτία²⁶, συσκευασμένα επικίνδυνα φορτία²⁷, υγραέρια²⁸. Λειτουργική ρύπανση μπορεί επίσης να προκληθεί από τα λύματα του αποχετευτικού συστήματος του πλοίου, τα απορρίμματα και τα καύσιμα του πλοίου, τα χημικά των υφαλοχρωμάτων με τα οποία είναι βαμμένο το πλοίο, κ.α.²⁹.

Ατυχηματική ρύπανση είναι η ρύπανση που προκαλείται μετά από κάποιο ναυτικό ατύχημα³⁰. Ναυτικό ατύχημα προκαλείται κυρίως από ανθρώπινο λάθος, καθώς και από άλλες αιτίες, όπως άσχημα καιρικά φαινόμενα, ιδιαίτερη μορφολογία του βυθού, κακή συντήρηση και μηχανική βλάβη. Ναυτικό ατύχημα μπορεί επίσης να προκληθεί σκόπιμα, όπως στην περίπτωση του σαμποτάζ από τρίτους και της πειρατείας³¹. Τα είδη ναυτικού ατυχήματος είναι προσαράξεις, προσκρούσεις, αποκοπές, πυρκαγιές, εκρήξεις, ζημιές, απώλειες, εγκατάλειψη, εξαφάνιση, βύθιση και μικτές μορφές των παραπάνω³².

Major Oil Spills from 1967 since 2002

Position	Shipname	Year	Location	Spill Size (tonnes)
1	Atlantic Empress	1979	Off Tobago, West Indies	287,000
2	ABT Summer	1991	700 nautical miles off Angola	260,000
3	Castillo de Bellver	1983	Off Saldanha Bay, South Africa	252,000
4	Amoco Cadiz	1978	Off Brittany, France	223,000
5	Haven	1991	Genoa, Italy	144,000
6	Odyssey	1988	700 nautical miles off Nova Scotia,	132,000

²⁶ Χαλκοπυρίτης, χαλκονικέλιο, μαγνητίτης, μείγμα οξειδίων του σιδήρου, ιζήματα χαλκού, κατάλοιπα ψευδαργύρου και τοξικές ουσίες όπως βαρέα μέταλλα, φυτοφάρμακα, δηλητήρια, κ.α..

²⁷ Άνθρακας και χημικά υγρά φορτία σε container, χύδην στερεά που αναφλέγονται ή ρευστοποιούνται, εκρηκτικά, κ.α.

²⁸ Όπως μεθάνιο, βουτάνιο, αιθυλένιο, αμμωνίες, βενζόλη, κ.α.

²⁹ Βλάχος, Γ.Π., *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 1999, σελ. 155-161 και 162-164.

³⁰ Για τον ορισμό του ναυτικού ατυχήματος, βλ. κεφ. 1.1.

³¹ Για τις αιτίες των ναυτικών ατυχημάτων, βλ. κεφ. 1.4.

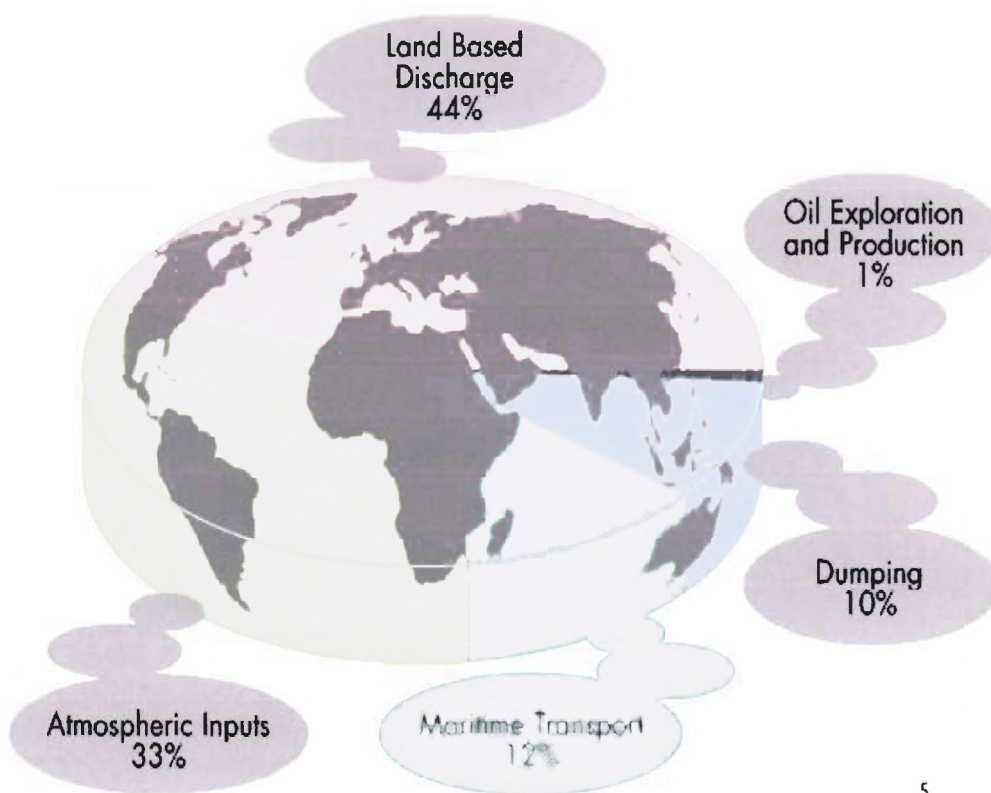
³² Βλ. κεφ. 1.2.

			Canada	
7	Torrey Canyon	1967	Scilly Isles, UK	119,000
8	Sea Star	1972	Gulf of Oman	115,000
9	Irenes Serenade	1980	Navarino Bay, Greece	100,000
10	Urquiola	1976	La Coruna, Spain	100,000
11	Hawaiian Patriot	1977	300 nautical miles off Honolulu	95,000
12	Independenta	1979	Bosphorus, Turkey	95,000
13	Jakob Maersk	1975	Oporto, Portugal	88,000
14	Braer	1993	Shetland Islands, UK	85,000
15	Khark 5	1989	120 nautical miles off Atlantic coast of Morocco	80,000
16	Aegean Sea	1992	La Coruna, Spain	74,000
17	Sea Empress	1996	Milford Haven, UK	72,000
18	Katina P	1992	Off Maputo, Mozambique	72,000
19	Nova	1985	Off Kharg Island, Gulf of Iran	70,000
20	Prestige	2002	Off Galicia, Spain	63,000
35	Exxon Valdez	1989	Prince William Sound, Alaska, USA	37,000

Πηγή: ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation) / Oil Tanker Spill Statistics: 2006, στο <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/> < διαθέσιμο στις 5/9/2008.

Είναι γεγονός ότι και κατά τη λειτουργική και ατυχηματική ρύπανση, ο ανθρώπινος παράγοντας παίζει σημαντικό ρόλο στην πρόκληση της ρύπανσης, δεδομένου ότι η άγνοια, η απροσεξία, η προχειρότητα και η έλλειψη ευαισθητοποίησης ως προς το περιβάλλον, μπορούν να επιφέρουν καταστροφικές για το θαλάσσιο περιβάλλον συνέπειες. Παρ' όλα αυτά, η ρύπανση από πλοία είναι υπεύθυνη για το 12% περίπου της συνολικής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Λαμβάνει όμως μεγάλης δημοσιότητας λόγω της αμεσότητας και

άμεσης εμφάνισης των αρνητικών της συνεπειών για το περιβάλλον, ιδίως σε περιπτώσεις εμφάνισης πετρελαιοκηλίδας μετά από ατύχημα³³.



5

Πηγή: Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP)³⁴

Σε μια έρευνα της GESAMP που δημοσιεύτηκε το 2007, αναφορικά με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ειδικά από πετρέλαιο από πλοία και θαλάσσιες δραστηριότητες, με τίτλο “Estimates of Oil Entering the Marine Environment from Sea-based Activities”, συμπεράθηκε ότι η λειτουργική ρύπανση των πλοίων είναι υπεύθυνη για το 45% του πετρελαίου που εισέρχεται στη θάλασσα, ενώ τα θαλάσσια ατυχήματα για το 36%. Από τη λειτουργική ρύπανση, η πιο μεγάλη αιτία εισαγωγής πετρελαίου στη θάλασσα είναι η λάσπη από καύσιμα πετρελαίου (fuel oil sludge³⁵), σε ποσοστό 68%³⁶. Τα ποσοστά ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

³³ Sands, P. *Principles of International Environmental Law*, *supra* Σημ. 4, σελ. 438.

³⁴Βλ. International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre, *International Shipping and World Trade, Facts and Figures*, Updated: May 2008, σελ. 17-18, http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21996/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfigures-printableversionmay2008.pdf < διαθέσιμο στις 3/8/2008.

³⁵ Υπόλοιπα πετρελαίου και άλλων ουσιών που συγκεντρώνονται στον πυθμένα των δεξαμενών των πλοίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Πετρελαιοκηλίδες ανά Αιτία 1974-2006

ΡΥΠΑΝΣΗ	< 7 τόνων	7-700 τόνους	> 700 τόνων	ΣΥΝΟΛΟ
<i>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ</i>				
Φόρτωση/Εκφόρτωση	2821	332	30	3183
Πετρέλευση	548	26	0	574
Άλλες λειτουργίες	1178	56	1	1235
<i>ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ</i>				
Συγκρούσεις	173	296	97	566
Προσαράξεις	235	222	118	575
Αστοχία κύτους	576	90	43	709
Πυρκαγιές/Εκρήξεις	88	15	30	133
Άλλες/άγνωστες	2181	148	24	2353
<i>ΣΥΝΟΛΟ</i>	7800	1185	343	9328

Πηγή: ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation) / Oil Tanker Spill Statistics: 2006, στο <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/> < διαθέσιμο στις 5/9/2008.

Ανεξάρτητα από τα ποσοστά ρύπανσης που αναλογούν στη λειτουργική και την ατυχηματική ρύπανση, μεγάλης σημασίας είναι το υπάρχον θεσμικό καθεστώς στα πλαίσια του IMO για την αντιμετώπισή τους. Σε σχέση λοιπόν με τη λειτουργική ρύπανση, οι διεθνείς συμβάσεις του IMO που στοχεύουν στην αντιμετώπισή της είναι οι: MARPOL 73/78, η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιβλαβών Αντι-ρυπαντικών Συστημάτων στα Πλοία, του 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships-AFS 2001³⁷)³⁸ και η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Θαλάσσιου Έρματος

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Στο εξής AFS 2001.

³⁸ Βλ. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=529 < διαθέσιμο στις 17/7/2008, Focus on IMO, Anti-fouling Systems, http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D7986/FOULING2003.pdf < διαθέσιμο στις 20/7/2008, Champ, M. A., "Economic and Environmental Impacts on Ports and Harbors from the Convention to Ban Harmful Marine Anti-fouling Systems", Vol. 46 Marine Pollution Bulletin (2003), σελ. 935-940.

των Πλοίων και των Ιζημάτων, του 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments- BWM 2004³⁹)⁴⁰.

Σε σχέση με την ατυχηματική ρύπανση ο ΙΜΟ έχει υιοθετήσει ένα πλήθος διεθνών συμβάσεων. Κάποιες από αυτές υιοθετήθηκαν ως αφορμή κάποιου μεγάλου ατυχήματος πλοίου, ενώ περαιτέρω ανάλυσή τους γίνεται στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας. Οι συμβάσεις αυτές είναι: η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, του 1974, όπως τροποποιήθηκε (Convention on Safety of Life at Sea 1974, as amended-SOLAS 1974)⁴¹, η INTERVENTION 1969, η OPRC 1990, καθώς και η MARPOL 73/78, η οποία στοχεύει και στην αντιμετώπιση της ατυχηματικής ρύπανσης εκτός από τη λειτουργική. Υπάρχουν όμως και άλλες συμβάσεις του ΙΜΟ για την αποφυγή της ατυχηματικής ρύπανσης από πλοία, οι οποίες δεν υιοθετήθηκαν ως αφορμή κάποιου συγκεκριμένου ατυχήματος πλοίου, αλλά ως μια προσπάθεια του ΙΜΟ αντιμετώπισης των αναγκών που ανακύπτουν από το συνεχώς μεταβαλλόμενο πεδίο αναφοράς, καθώς και από το συνολικό αριθμό των ατυχημάτων πλοίων, τα οποία ανέδειξαν σε μικρό ή μεγάλο βαθμό, τις αδυναμίες του διεθνούς θεσμικού συστήματος και την ανάγκη υιοθέτησης περαιτέρω μέτρων. Οι συμβάσεις της κατηγορίας αυτής, είναι: η Διεθνής Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης, του 1966 (International Convention on Load Lines-LOAD LINES 1966⁴²), η Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, του 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea-COLREG 1972⁴³), η Διεθνής Σύμβαση για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια, του 1972 (International Convention for Safe Containers-CSC 1972⁴⁴), η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού, του 1976 {Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) 1976, as amended (INMARSAT C)⁴⁵}, η Διεθνής Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Πιστοποιητικών και Επιτήρησης των Ναυτικών του 1978, όπως τροποποιήθηκε το 1995 (International Convention on Standards of Training,

³⁹ Στο εξής BWM 2004.

⁴⁰ Βλ. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=867< διαθέσιμο στις 28/07/2008. Για άλλες δράσεις του ΙΜΟ σχετικά με τη λειτουργική ρύπανση, βλ. «Εξελίξεις με τα Κατάλοιπα Χύμα Ξηρού Φορτίου», HELMEPA Navigator, Τεχνικό Δελτίο, Τεύχος 1, 30/10/2006, σελ. 4.

⁴¹ Στο εξής SOLAS 1974.

⁴² Στο εξής LOAD LINES 1966.

⁴³ Στο εξής COLREG 1972.

⁴⁴ Στο εξής CSC 1972.

⁴⁵ Στο εξής INMARSAT 1976.

Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended-STCW 78/95⁴⁶), η Διεθνής Σύμβαση Ναυτιλιακής Έρευνας και Διάσωσης, του 1979 (International Convention on Maritime Search and Rescue-SAR 1979⁴⁷), η Διεθνής Σύμβαση του Ναϊρόμπι για τη Μετακίνηση των Ναυάγιων, του 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks-WRC 2007⁴⁸) και η Διεθνής Σύμβαση για τη Διάσωση, του 1989 (International Convention on Salvage-SALVAGE 1989⁴⁹), οι οποίες αναλύονται στο τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας.

Στην παρούσα εργασία αντικείμενο είναι η ατυχηματική ρύπανση και ο ρόλος της ως παράγοντας υιοθέτησης διεθνούς θεσμικού καθεστώτος στα πλαίσια του ΙΜΟ. Περαιτέρω ανάλυση λοιπόν της ατυχηματικής ρύπανσης και των συμβάσεων του ΙΜΟ για το θέμα αυτό, γίνεται στο δεύτερο μέρος της εργασίας. Ανεξάρτητα με τα αποτελέσματα των συμβάσεων αυτών, τη συμβολή του ΙΜΟ για τη μείωση της ατυχηματικής ρύπανσης και τις συμπεριφορές των κρατών-μελών του, αυτό που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια είναι το εξής: ενώ παλαιότερα επικρατούσε η τάση να προστατεύεται το πλοίο και το φορτίο του από το θαλάσσιο περιβάλλον, είναι πλέον επιτακτική ανάγκη η επίτευξη του αντίθετου: της προστασίας δηλαδή του θαλάσσιου περιβάλλοντος από το πλοίο και το φορτίο του⁵⁰. Επομένως, το σχετικό διεθνές θεσμικό καθεστώς κινείται προς την κατεύθυνση αυτή.

⁴⁶ Στο εξής STCW 78/95.

⁴⁷ Στο εξής SAR 1979.

⁴⁸ Στο εξής WRC 2007.

⁴⁹ Στο εξής SALVAGE 1989.

⁵⁰ Βλ. Morrison F.L., Wolfrum R., *International, Regional and National Environmental Law*, Kluwer Law International, Hague 2000, σελ. 172.

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ
ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥΣ

1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ, ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

1.1. Ορισμός Ναυτικού Ατυχήματος

Ναυτικό ατύχημα (marine casualty) είναι, σύμφωνα με τον IMO¹, «κάθε συμβάν το οποίο έχει ως αποτέλεσμα: 1) το θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου, 2) την απώλεια προσώπου από το πλοίο που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου, 3) την απώλεια, τεκμαρτή απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου, 4) την υλική ζημιά στο πλοίο, 5) την προσάραξη ή ανικανότητα πλοίου ή την εμπλοκή του σε σύγκρουση, 6) την υλική ζημιά που προήλθε από, ή σε σχέση με, τις λειτουργίες του πλοίου, 7) ζημιά στο περιβάλλον που συνέβη από τη βλάβη πλοίου ή πλοίων και που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με, τις λειτουργίες του πλοίου ή πλοίων».

1.2. Είδη Ναυτικών Ατυχημάτων

Τα ναυτικά ατυχήματα είναι δύσκολο να κατηγοριοποιηθούν, λόγω της πολυπλοκότητας πολλών από αυτά. Παρ' όλα αυτά, η κατηγοριοποίησή τους βοηθά καλύτερα τη μελέτη και κατανόησή τους, καθώς και των αιτιών τους. Οι διάφορες προσπάθειες κατηγοριοποίησης των ατυχημάτων διαφέρουν ανάλογα με το κριτήριο που επιλέγεται κάθε φορά. Μια διαδεδομένη μέθοδος κατηγοριοποίησης των ατυχημάτων, είναι εκείνη που τα διαχωρίζει ανάλογα με το είδος του ατυχήματος².

¹ Σύμφωνα με το νήφισμα A.849 του IMO για την υιοθέτηση του Κώδικα για τη Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του IMO. Βλ. Γεωργαντόπουλος, Ε., Βλάχος, Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι&Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2003, σελ. 146. Επίσης, βλ. Κόκοτος Δ., *Ανάλυση Ναυτικών Ατυχημάτων με Χρήση Όρουξης Δεδομένων, Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία: Νομική - Κοινωνικοοικονομική Θεώρηση*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς 2002, σελ. 25. Σύμφωνα με την UNCLOS III, ναυτικό ατύχημα είναι «σύγκρουση πλοίων, προσάραξη ή άλλο περιστατικό ναυσιπλοΐας ή συμβάν επί του πλοίου ή εκτός του πλοίου που επιφέρει υλικές ζημιές ή υπάρχει άμεσος κίνδυνος να προκαλέσει υλικές ζημιές στο πλοίο ή στο φορτίο του», άρθρο 221.2 της UNCLOS III.

² Μια άλλη μέθοδος κατηγοριοποίησης των ατυχημάτων πλοίων, είναι εκείνη που χρησιμοποιεί ως κριτήριο τον τραυματισμό ή το θάνατο ατόμου βλ. Mankabady, S., *The International Maritime Organization, Volume 2: Accidents at Sea*, Croom Helm, London 1987, σελ. 29.

Σύμφωνα λοιπόν με αυτή την προσέγγιση³, τα ναυτικά ατυχήματα χωρίζονται ως εξής⁴:

- **Πρόσκρουση (σύγκρουση) ή επαφή (collision or contact)**⁵: πρόσκρουση του πλοίου έχουμε όταν ένα πλοίο συγκρουστεί με άλλο πλοίο, ενώ επαφή όταν συγκρουστεί με μια μόνιμη εγκατάσταση (όπως προβλήτα λιμανιού και πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου). Η πρόσκρουση γίνεται συνήθως σε λιμάνια και θαλάσσιες περιοχές με συχνή κυκλοφορία. Οι περισσότερες περιπτώσεις πρόσκρουσης, οφείλονται στη λανθασμένη χρήση του ραντάρ και κυρίως στη λανθασμένη χρήση του αυτόματου συστήματος πλοήγησης. Έχει παρατηρηθεί άλλωστε ότι, σε πολλές συγκρούσεις, το ένα ή και τα δύο πλοία της σύγκρουσης κινούνταν με αυτόματο σύστημα πλοήγησης⁶.
- **Προσάραξη (grounding or stranding)**: μπορεί να είναι είτε εκούσια είτε ακούσια. Στην πρώτη περίπτωση, η προσάραξη γίνεται εσκεμμένα, όταν με την πράξη αυτή είναι δυνατό να αποφευχθούν σημαντικότερες συνέπειες και ένα ενδεχομένως μεγαλύτερο ατύχημα. Η ακούσια προσάραξη οφείλεται συνήθως στο μεγάλο βύθισμα ενός πλοίου, σε συνδυασμό με το μικρό βάθος συγκεκριμένης θαλάσσιας περιοχής. Σύνηθες φαινόμενο είναι η προσάραξη πλοίων, κυρίως δεξαμενόπλοιων μεγάλης χωρητικότητας, σε υφάλους.
- **Πυρκαγιά ή έκρηξη (fire or explosion)**: επηρεάζεται από το είδος του φορτίου (αν είναι εύφλεκτο ή όχι) και μπορεί να καταλήξει στη βύθισή του,

³ Βλ. Βλάχος, Γ.Π., Αλεξόπουλος, Α.Β., *Τεχνικό-οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς 1995, σελ. 26-27.

⁴ Να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι πολλοί μελετητές θεωρούν τις παρακάτω κατηγορίες (πρόσκρουση, προσάραξη, κλπ) ως αιτίες θαλάσσιου ατυχήματος. Σύμφωνα με τη γνώμη μου οι περιπτώσεις αυτές υποδηλώνουν το αποτέλεσμα ή αλλιώς την κατάληξη του ατυχήματος και για το λόγο αυτό δεν τις συμπεριλαμβάνω στις αιτίες που προκαλούν ένα ατύχημα. Η μόνη περίπτωση που θα μπορούσαν να θεωρηθούν αιτίες, είναι εκείνη των δευτερογενών αιτιών, οι οποίες αποτελούν την κατάληξη μιας αλυσιδωτής διαδικασίας. Η διαδικασία αυτή θεωρώ ότι ξεκινά από τις πρωτογενείς αιτίες, τις οποίες αναφέρω με τον τίτλο «Αιτίες Ναυτικού Ατυχήματος», στην ενότητα 1.3. Επίσης, κατά τη μελέτη που εκπονήθηκε πριν από τη συγγραφή της παρούσας εργασίας, διαπιστώθηκε ότι αρκετοί συγγραφείς συμπεριλαμβάνουν τις περιβαλλοντικές επιδράσεις (οι οποίες αναφέρονται στην παρούσα εργασία ως αιτίες ατυχήματος πλοίου) στην ίδια κατηγορία με την προσάραξη, πρόσκρουση κλπ, πρακτική την οποία δεν υιοθετείται στην παρούσα εργασία για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω.

⁵ Βλ. Baughen S., “Collisions” στο *Shipping Law*, 3rd Edition, Cavendish Publishing, 2004, σελ. 274-285.

⁶ Βλ. Mankabady, S., *The International Maritime Organization*, *supra* Σημ. 2, σελ. 52.

αν δεν αντιμετωπιστεί έγκαιρα. Πυρκαγιά ή έκρηξη μπορεί επίσης να προέλθει από πειρατεία, ή σαμποτάζ από τρίτους⁷.

- **Ζημιές στο πλοίο (structure failure)** και κυρίως στο εξωτερικό του περίβλημα ή στα τοιχώματα δεξαμενών. Μπορεί να προκληθεί από πολλούς παράγοντες, όπως η κακή συντήρηση του πλοίου και η μετατόπιση του φορτίου. Ζημιές στο πλοίο μπορούν επίσης να δημιουργηθούν λόγω πειρατείας ή σαμποτάζ.
- **Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (war loss)**: φαινόμενο που λαμβάνει χώρα κατά την περίοδο εμπόλεμων καταστάσεων και συνήθως συμβαίνει στα εμπορικά πλοία που μεταφέρουν καύσιμα.
- **Ακούσια βύθιση πλοίου (sinking)**: συμβαίνει συνήθως στην ανοιχτή θάλασσα και στις περισσότερες περιπτώσεις οφείλεται είτε σε άσχημα καιρικά φαινόμενα, είτε σε μετατόπιση του φορτίου. Για να θεωρηθεί η βύθιση ως ολική απώλεια, πρέπει να πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις, όπως η πιθανότητα ανέλκυσής του και η κατάστασή του. Η βύθιση του πλοίου είναι συνήθως αποτέλεσμα άλλων ατυχημάτων, όπως για παράδειγμα της πρόσκρουσης ή της πυρκαγιάς. Για το λόγο κατατάσσεται και στην κατηγορία των ετερόκλητων ατυχημάτων.

Υπάρχουν επίσης και ορισμένα ατυχήματα πλοίων, τα οποία οφείλονται σε ιδιαίτερες καταστάσεις και για το λόγο αυτό ονομάζονται ετερόκλητα ατυχήματα. Στα ετερόκλητα ατυχήματα ανήκουν οι παρακάτω κατηγορίες:

- **Μικτές μορφές των παραπάνω περιπτώσεων**. Όπως ήδη αναφέρθηκε στην περίπτωση της βύθισης, υπάρχει η πιθανότητα να έχουμε συνδυασμό των παραπάνω κατηγοριών, όπως πρόσκρουση και βύθιση (Τιτανικός), προσάραξη και διαρροή (“Εκxon Valdez”), έκρηξη και διαρροή (“Haven”), πυρκαγιά και βύθιση, πρόσκρουση και πυρκαγιά, κ.α.
- **Εσκεμμένη βύθιση πλοίου (scuttling)**: προκαλείται συνήθως από το πλήρωμα του πλοίου είτε σε εμπόλεμες καταστάσεις, για να μην το καταλάβει ο εχθρός, είτε σε περιπτώσεις ναυταπάτης, με σκοπό τη λήψη αποζημίωσης

⁷ Βλ. «Ασφάλεια σε Δεξαμενόπλοια Χημικών και Προϊόντων Πετρελαίου», HELMEPA Navigator, Τεχνικό δελτίο, Τεύχος 1, 30/10/2006, σελ. 1-2. Επίσης βλ. Hellenic Institute of Marine Technology, *International Symposium on Fire Safety of Ships*, 9-11th May 1989 at Eugenides Foundation, Piraeus, Volume II, Hellenic Institute of Marine Technology, 1989.

από την ασφάλειά του, όπως έγινε με την περίπτωση του πλοίου “Salem”, στις ακτές της Σενεγάλης⁸. Επίσης συμβαίνει σε περιπτώσεις σαμποτάζ από τρίτους.

- **Εγκατάλειψη πλοίου** (ships found drifted or abandoned): στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το πλήρωμα εγκαταλείπει το πλοίο για να σωθεί, λόγω κάποιου συμβάντος (όπως για παράδειγμα η διαρροή πετρελαίου)⁹.
- **Εξαφάνιση πλοίου** (unexplained disappear): δεν είναι σύνηθες φαινόμενο αλλά όταν συμβαίνει, δεν υπάρχουν αίτια που να το δικαιολογούν. Λαμβάνει χώρα σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές και τα αίτιά του είναι ανεξήγητα. Η πιο γνωστή περιοχή στην οποία φημολογείται ότι συμβαίνουν τέτοιου είδους περιστατικά είναι το Τρίγωνο των Βερμούδων¹⁰.



Σύμφωνα με ορισμένες μελέτες, οι πιο συχνές περιπτώσεις θαλάσσιου ατυχήματος είναι οι προσκρούσεις και οι προσαράξεις. Για παράδειγμα, στη μελέτη του John Ferguson, διευθυντή τεχνικού σχεδιασμού των Lloyd's at Shipping¹¹, με τίτλο “Oil Tankers and the Environment: Planning for the Future”, συμπεράθηκε ότι το 29,9 % των υπό εξέταση περιπτώσεων οφειλόταν σε προσάραξη, το 28,9% σε συγκρούσεις, το 21% σε πυρκαγιά και το 21% σε άλλα αίτια¹². Οι απόψεις όμως επί

⁸ Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 1999, σελ. 133.

⁹ Όπως για παράδειγμα το πλοίο “Eastland Trader”, το 1968 λόγω διαρροής πετρελαίου, *ibid*.

¹⁰ Βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/Bermuda_Triangle < διαθέσιμο στις 2/7/2008.

¹¹ Η μελέτη έγινε το 1990 ανάμεσα στις 38 χειρότερες περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από δεξαμενόπλοια και εκδόθηκε από το Lloyd's Register Press and Public Relations. Βλ. Βλάχος Γ.Π., *Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς 1995, σελ. 64.

¹² Σε μια ακόμη έρευνα που έγινε το 1990, αναφορικά με τα αίτια των 50 μεγαλύτερων κηλίδων πετρελαίου που προκλήθηκαν από δεξαμενόπλοια και πλοία συνδυασμένων μεταφορών, με τίτλο “Oil tanker design and pollution prevention-a report by the shipping industry”, από την ομάδα έρευνας των “International Chamber of Shipping, International Association of Independent Tanker Owners και Oil

του θέματος δίστανται, δεδομένου ότι σε άλλες μελέτες επικρατεί η πυρκαγιά/έκρηξη¹³ ή οι μηχανικές βλάβες¹⁴. Αν προσπαθήσουμε να προσδιορίσουμε το είδος του πλοίου που προκαλεί περισσότερα ατυχήματα, σύμφωνα με ορισμένες μελέτες φαίνεται να είναι τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, παρά τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ξηρού φορτίου χύδην¹⁵.

Πριν προχωρήσουμε παρακάτω, αξίζει να σημειωθεί στο σημείο αυτό, ότι, σύμφωνα με τον ΙΜΟ, τα ατυχήματα των πλοίων χωρίζονται σε πολύ **σοβαρά ατυχήματα** και **σοβαρά ατυχήματα**. Πολύ σοβαρό ατύχημα θεωρείται το ατύχημα πλοίου που έχει σαν αποτέλεσμα την απώλεια του πλοίου, απώλεια ζωής ή σοβαρή ρύπανση. Σοβαρό ατύχημα θεωρείται το μη πολύ σοβαρό ατύχημα, το οποίο περιλαμβάνει έκρηξη, πυρκαγιά, προσάραξη, πρόσκρουση, βαριά ζημιά λόγω καιρού και ρήγματα, που έχουν ως αποτέλεσμα ζημιές στο πλοίο, οι οποίες το καθιστούν αναξιόπλοο και/ή προκαλούν ρύπανση ή βλάβη ή ανάγκη ρυμούλκησης ή βοήθειας από την ξηρά¹⁶.

1.3. Αιτίες Ναυτικών Ατυχημάτων

Ο καθορισμός των αιτιών των ατυχημάτων των πλοίων αποτελεί ένα θέμα πολύπλοκο και για το λόγο αυτό η κατηγοριοποίηση των αιτιών από μελετητή σε μελετητή διαφέρει. Στην παρούσα εργασία οι αιτίες στις οποίες οφείλεται ένα ναυτικό ατύχημα χωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες: τον ανθρώπινο παράγοντα, τις περιβαλλοντικές επιδράσεις (καιρικές συνθήκες και μορφολογία του βυθού) και τις

Companies International Marine Forum, βρέθηκε το εξής: το 28% των υπό εξέταση περιπτώσεων οφειλόταν σε προσάραξη, το 24% σε πυρκαγιά ή έκρηξη, το 22% σε σύγκρουση, το 22% σε αποτυχία της δομής του πλοίου και το 4% σε άλλα αίτια, *Ibid* 65-67. Επίσης βλ. έρευνα Γκιζιάκη-Κόκοτου, κατά την 2^η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών, στον Πειραιά, το 1996, Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 2^η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές, Ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα, Επιμέλεια Έκδοσης Σαμπράκος, Πειραιάς 1996, σελ. 124-125, 128.

¹³ Σε άλλη μελέτη που δημοσιεύτηκε το 1998 από το Institute of London Underwriters (IUMI) σχετικά με τα ατυχήματα 164 δεξαμενόπλοιων για την περίοδο 1987-1997, βρέθηκε ότι: το 8,5% των περιπτώσεων οφειλόταν σε προσάραξη, το 42,68% σε πυρκαγιά ή έκρηξη, το 9,15% σε σύγκρουση, το 5,52% σε αποτυχία δομής του πλοίου ή μηχανική βλάβη, το 22,57% σε καιρικά φαινόμενα και το 11,58% σε άγνωστα αίτια ή άλλα αίτια. Βλ. Γεωργαντόπουλος Ε., Βλάχος Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, *supra* Σημ. 1, σελ. 155.

¹⁴ Σύμφωνα με έρευνα διδακτορικής διατριβής, η πιο συνήθης περίπτωση ατυχήματος πλοίου είναι η μηχανολογική βλάβη (1/3 των περιπτώσεων), ενώ αρκετά συχνές είναι οι περιπτώσεις σύγκρουσης και προσάραξης. Βλ. Κόκοτος Δ., *Ανάλυση Ναυτικών Ατυχημάτων με Χρήση Όρυξης Δεδομένων, Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία : Νομική - Κοινωνικοοικονομική Θεώρηση*, *supra* Σημ. 1, σελ. 99, 102.

¹⁵ Γεωργαντόπουλος Ε., Βλάχος Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, *supra* Σημ. 1, σελ. 162, Βλάχος Γ.Π., *N.E.B.: Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων*, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 206-207.

¹⁶ Βλ. Βλάχος Γ.Π., *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, *supra* Σημ. 8, σελ. 130.

μηχανικές βλάβες ή αλλιώς το τεχνικό μέρος, το οποίο σχετίζεται με την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του πλοίου¹⁷.

Όταν μιλάμε για τον ανθρώπινο παράγοντα, αναφερόμαστε κυρίως στο ανθρώπινο λάθος. Ένας ορισμός του ανθρώπινου λάθους έχει δοθεί από το P&I Club του Ηνωμένου Βασιλείου¹⁸, σύμφωνα με τον οποίο ανθρώπινο λάθος είναι «οποιαδήποτε ανθρώπινη πράξη ή παράλειψη που δύναται να αναγνωριστεί σαν άμεση αιτία ενός γεγονότος, από το οποίο προέκυψε υποχρέωση (για αποζημίωση) στο Club»¹⁹.

Όταν μιλάμε για περιβαλλοντικές επιδράσεις αναφερόμαστε στις καιρικές συνθήκες και τη μορφολογία του βυθού. Καιρικές συνθήκες είναι τα άσχημα καιρικά φαινόμενα, τα οποία μπορούν να περιορίσουν την ορατότητα του κυβερνήτη του πλοίου, να ανατρέψουν την πορεία του και να προκαλέσουν ζημιές στο πλήρωμα ή το πλοίο. Στη μορφολογία του βυθού, περιλαμβάνονται οι ξέρες, τα μεμονωμένα βράχια, τα παγόβουνα και οποιοδήποτε άλλο γεωμορφολογικό στοιχείο του βυθού που μπορεί να προκαλέσει ζημιά στο πλοίο. Σύμφωνα πάντως με μια μελέτη, το καιρικό φαινόμενο στο οποίο οφείλονται τα περισσότερα ατυχήματα είναι η καταιγίδα²⁰.

Το τεχνικό μέρος αναφέρεται στην κατασκευή του πλοίου, τον εξοπλισμό του, τα συστήματα που διαθέτει, το είδος του φορτίου που μεταφέρει, τις μηχανές, τη συντήρησή του, το μέγεθος, τον τύπο, την ηλικία του πλοίου και γενικότερα στη ναυπηγική και μηχανολογική του κατάσταση.

Οι καιρικές συνθήκες, η μορφολογία του βυθού και το τεχνικό μέρος επηρεάζονται από τον ανθρώπινο παράγοντα, σύμφωνα με το ακόλουθο σκεπτικό: στην περίπτωση των καιρικών συνθηκών, δεδομένης της υπάρχουσας τεχνολογίας, τα πλοία μπορούν να ενημερώνονται ανά πάσα στιγμή για τον καιρό, οπότε εναπόκειται στην κρίση του κυβερνήτη του πλοίου η πορεία που θα ακολουθήσει το πλοίο για να αποφύγει ή όχι τα άσχημα καιρικά φαινόμενα και η συνέχιση ή όχι του ταξιδιού. Το ίδιο ισχύει και για τη μορφολογία του βυθού. Δεδομένου ότι υπάρχουν ειδικοί ναυτικοί χάρτες και άλλα μέσα για την προειδοποίηση των πλοίων σε σχέση με τις

¹⁷ Για άλλες μεθόδους κατηγοριοποίησης των αιτιών των ατυχημάτων των πλοίων, βλ. Mankabady, S., *The International Maritime Organization, supra* Σημ. 2, σελ. 29-47, Κόκοτος Δ., *Ανάλυση Ναυτικών Ατυχημάτων με Χρήση Ορυξης Δεδομένων, Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία: Νομική - Κοινωνικοοικονομική Θεώρηση, supra* Σημ. 1, σελ. 39-41.

¹⁸ Protection and Indemnity Club.

¹⁹ Βλάχος Γ.Π., *Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, supra* Σημ. 11, σελ. 106.

²⁰ Κόκοτος Δ., *Ανάλυση Ναυτικών Ατυχημάτων με Χρήση Ορυξης Δεδομένων, Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία: Νομική - Κοινωνικοοικονομική Θεώρηση, supra* Σημ. 1, σελ. 99.

μορφολογικές ιδιαιτερότητες της περιοχής, η μη ενημέρωση των χαρτών αυτών, ή η μη τήρηση των οδηγιών τους, αποτελεί ανθρώπινη παράλειψη. Αναφορικά με το τεχνικό μέρος, τυχόν κατασκευαστικές ή λειτουργικές ανεπάρκειες οφείλονται σε ανθρώπινη παράβλεψη ή σε κακή «συνεργασία» του ανθρώπου με τις μηχανές.

Για να γίνει όμως αυτό κατανοητό, είναι καλύτερα να εξεταστεί χωριστά κάθε είδος ναυτικού ατυχήματος. Στην περίπτωση λοιπόν που μιλάμε για πρόσκρουση ενός πλοίου, η πρόσκρουση αυτή μπορεί να οφείλεται σε τρεις παράγοντες: 1) σε λανθασμένους ελιγμούς του καπετάνιου, 2) σε κακές καιρικές συνθήκες που ενδεχομένως προκαλούν μειωμένη ορατότητα και ιδιαίτερη μορφολογία του βυθού και 3) σε μηχανική βλάβη ή ανεπάρκεια. Πίσω από όλες αυτές τις περιπτώσεις βρίσκεται ο ανθρώπινος παράγοντας. Συγκεκριμένα, όταν αναφερόμαστε σε λανθασμένους ελιγμούς του πλοίου, αυτοί οφείλονται καθαρά σε λανθασμένη εκτίμηση, απειρία ή επιπολαιότητα του καπετάνιου. Στην περίπτωση της μειωμένης ορατότητας λόγω καιρικών συνθηκών, ο ανθρώπινος παράγοντας έχει και πάλι το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης, δεδομένου ότι, όπως ειπώθηκε και παραπάνω, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του καπετάνιου αν θα συνεχίσει το ταξίδι και αν θα αλλάξει πορεία. Το ίδιο ισχύει και για τη μορφολογία του βυθού. Στην περίπτωση που η πρόσκρουση οφείλεται σε μηχανική βλάβη, το βασικό βάρος της ευθύνης το έχει πάλι ο ανθρώπινος παράγοντας, δεδομένου ότι οι μηχανικές βλάβες οφείλονται συνήθως σε κακή συντήρηση, στη μεγάλη ηλικία του πλοίου ή σε λανθασμένη διαχείριση. Και για τις τρεις περιπτώσεις αυτές αποκλειστικά υπεύθυνος ο άνθρωπος. Παράδειγμα πρόσκρουσης που οδήγησε σε βύθιση, με κύριο αίτιο τον ανθρώπινο παράγοντα, είναι το ατύχημα του Τιτανικού, το οποίο οφείλεται καθαρά σε ασυνεννοησία μεταξύ του πληρώματος του πλοίου, ανευθυνότητα του ασυρματιστή, μηχανικές ελλείψεις (κεντρική προπέλα), κατασκευαστικές ελλείψεις και κακή εκτίμηση του καπετάνιου. Το γεγονός ότι πίσω από τα ατυχήματα πρόσκρουσης κύριος υπαίτιος είναι ο ανθρώπινος παράγοντας, είναι κοινά αποδεκτό²¹.

Αν προσπαθήσουμε να αναλύσουμε τα αίτια της προσάραξης, είναι δεδομένο ότι όταν μιλάμε για εσκεμμένη προσάραξη, αυτή οφείλεται 100% στον ανθρώπινο παράγοντα. Όμως ακόμη και στις περιπτώσεις που η προσάραξη είναι ακούσια, αυτή οφείλεται είτε σε κακή ενημέρωση του πληρώματος για τη γεωμορφολογία της

²¹ Baughen, S., *Shipping Law*, *supra* Σημ. 5, σελ. 273. Επίσης Παπαρζής Μ.Ι. *Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία: Νομική - Κοινωνικοοικονομική Θεώρηση*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς 1992, σελ. 20.

περιοχής, είτε στην κακή εκτίμηση του καπετάνιου για το βύθισμα του πλοίου σε συνδυασμό με την κακή διαχείριση των πληροφοριών που λήφθηκαν. Στην περίπτωση που ο καπετάνιος δεν λάβει καμία ενημέρωση για τη γεωμορφολογία του εδάφους, και πάλι η ευθύνη βαραίνει τον ανθρώπινο παράγοντα, δεδομένου ότι κάποιος, είτε εντός είτε εκτός του πληρώματος, δεν μετέδωσε σωστά τις πληροφορίες που είχε για την περιοχή.

Ακόμη και σε περιπτώσεις πυρκαγιάς το μεγαλύτερο ποσοστό της ευθύνης βαραίνει τον ανθρώπινο παράγοντα, δεδομένου ότι υπάρχουν πλέον διαδεδομένοι μέθοδοι και διαδικασίες για την αποφυγή τέτοιου είδους περιστατικών, καθώς και για την καταπολέμησή τους όταν εκδηλωθούν. Η κακή εκπαίδευση και η ανευθυνότητα, είναι λοιπόν δύο παράγοντες που επηρεάζουν και σε αυτή την περίπτωση την εκδήλωση και την κατάληξη του ατυχήματος.

Στην περίπτωση των ζημιών που προκαλούνται σε ένα πλοίο όταν βρίσκεται εν πλω, οι κύριες αιτίες είναι πάλι τα καιρικά φαινόμενα και οι μηχανικές βλάβες, οι οποίες αναλύθηκαν παραπάνω στο παράδειγμα της πρόσκρουσης, με κύριο υπαίτιο τον άνθρωπο. Όταν οι ζημιές προκαλούνται από σαμποτάζ ή πειρατεία, τότε η υπαιτιότητα του ανθρώπινου παράγοντα είναι αναμφισβήτητη.

Όταν αναφερόμαστε στις απώλειες λόγω εχθροπραξιών, η υπαιτιότητα του ανθρώπινου παράγοντα θεωρείται δεδομένη. Στην περίπτωση της ακούσιας βύθισης του πλοίου, πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι είναι αποτέλεσμα των ατυχημάτων που αναλύθηκαν παραπάνω, στα οποία ο ανθρώπινος παράγοντας επιμερίζεται το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης. Άρα λοιπόν κατ' επέκταση ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ο κύριος υπαίτιος και σε αυτή την περίπτωση.

Αν προσπαθήσουμε τώρα να αναλύσουμε τα ετερόκλητα ατυχήματα, για τις περιπτώσεις μικτών μορφών ατυχημάτων, η υπευθυνότητα του ανθρώπινου παράγοντα προκύπτει από τα όσα ειπώθηκαν παραπάνω για κάθε μια από τις κατηγορίες ατυχήματος. Στην εσκεμμένη βύθιση του πλοίου δεν τίθεται αμφιβολία περί της υπευθυνότητας του ανθρώπινου παράγοντα. Η περίπτωση της εγκατάλειψης του πλοίου, είναι μια ενέργεια η οποία πραγματοποιείται από τον ανθρώπινο παράγοντα, όμως παρουσιάζεται ως έσχατη λύση του πληρώματος προκειμένου να σωθεί από κάποιο συμβάν, όπως είναι για παράδειγμα η διαρροή πετρελαίου, η μηχανική βλάβη κ.α. Όμως για τα συμβάντα αυτά, τις περισσότερες φορές υπαίτιος είναι ο ανθρώπινος παράγοντας, καθώς η μηχανική βλάβη, η διαρροή των πετρελαίου και σχεδόν όλα τα συμβάντα που μπορούν να στρέψουν το πλήρωμα σε εγκατάλειψη

του πλοίου οφείλονται κυρίως σε λάθος, βιασύνη, κακή συνεννόηση, κακή ενημέρωση, κακή εκπαίδευση, απειρία και ανευθυνότητα. Τέλος, η μόνη περίπτωση κατά την οποία δεν μπορούμε να ρίξουμε το βάρος της ευθύνης στον ανθρώπινο παράγοντα είναι η εξαφάνιση πλοίου, κατά την οποία όπως έχει ήδη ειπωθεί τα αίτια παραμένουν άγνωστα.

Θα πρέπει όμως να σημειωθεί στο σημείο αυτό, ότι πολλές φορές κάποια ατυχήματα πλοίων (όπως πυρκαγιάς ή βύθισης) οφείλονται σε ναυταπάτη. Στην περίπτωση της ναυταπάτης, ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ο μόνος υπεύθυνος²².

Επίσης, ορισμένοι μελετητές θεωρούν ως αιτία ατυχήματος πλοίου την ύπαρξη των ονομαζόμενων “sub-standard ships”, των πλοίων δηλαδή που έχουν ημιτελή δομή και κατασκευή ή ανεπαρκή εξοπλισμό ή ανεπαρκές και αναξιόπιστο πλήρωμα. Ως “sub-standard” μπορεί να χαρακτηριστεί ακόμη και ένα καινούριο πλοίο, του οποίου το πλήρωμα είναι ημιμαθές. Ο χαρακτηρισμός αυτός, δόθηκε πρώτη φορά από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO το 1976, σε μια σειρά κατευθυντήριων γραμμών προς τα κράτη-μέλη του Οργανισμού, με τίτλο “Sub-standard ships: guidelines on Control Procedures”²³.

Σύμφωνα με διάφορες στατιστικές μελέτες και έρευνες που έχουν γίνει από σχετικούς με τη ναυτιλία φορείς²⁴, δικαστήρια, ασφαλιστικές εταιρίες, καθώς και από τον IMO²⁵, έχει συμπεραθεί ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι η βασικότερη αιτία πρόκλησης ατυχημάτων.

Η υπαιτιότητα του ανθρώπινου παράγοντα, δεν είναι φαινόμενο που παρουσιάστηκε την τελευταία δεκαετία αλλά επικρατεί γενικά η αντίληψη ότι ευθύνεται για το 80% περίπου των θαλάσσιων ατυχημάτων για τρεις τουλάχιστον

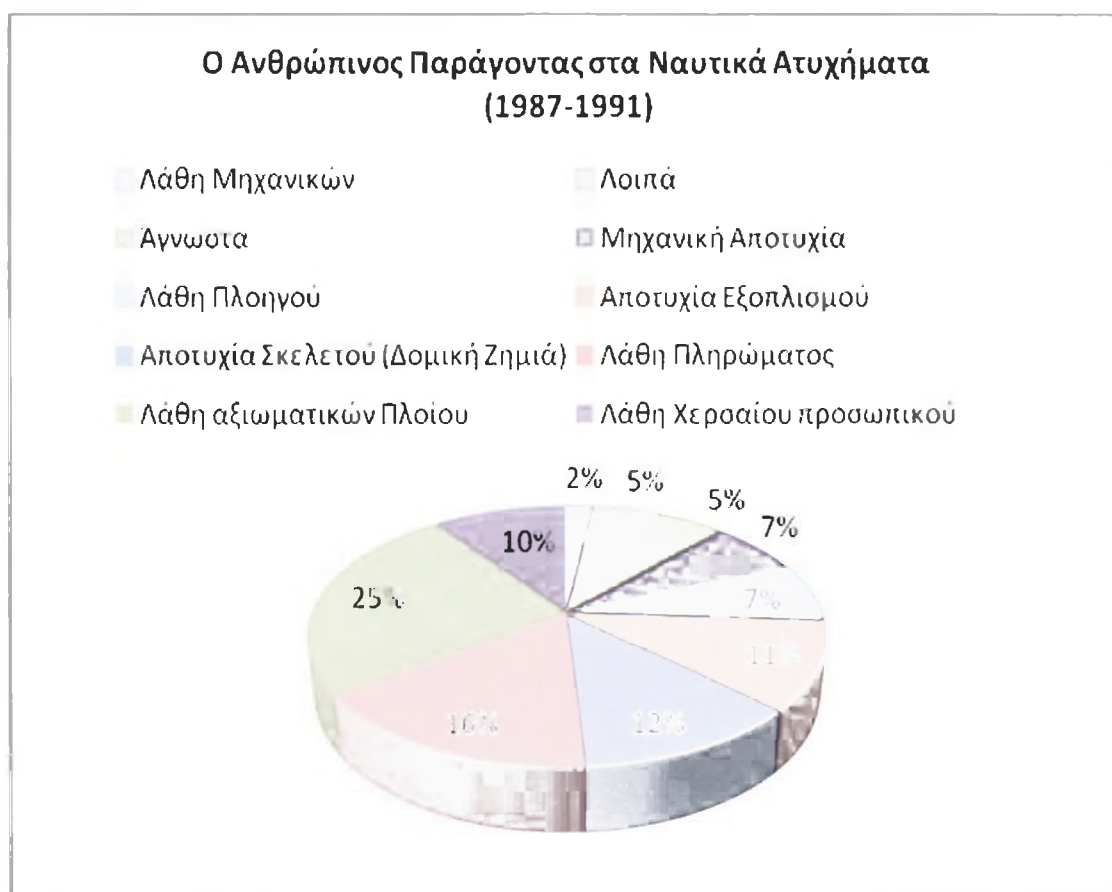
²² Για περισσότερες πληροφορίες αναφορικά με τη ναυταπάτη και τα είδη της, βλ. Γεωργαντόπουλος Ε., Βλάχος Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, *supra* Σημ. 1, σελ. 187-208.

²³ Mankabady, S., *The International Maritime Organization*, *supra* Σημ. 2 σελ. 35-41.

²⁴ Για παράδειγμα, στην έρευνα του Τμήματος Μεταφορών της Μ. Βρετανίας, με τίτλο “The Human Element in Shipping Casualties” συμπεράστηκε ότι ο ανθρώπινος παράγοντας οφείλεται για το 90% των συγκρούσεων και προσαράξεων και για το 75% των επαφών και των πυρκαγιών-εκρήξεων. Επίσης, σε άλλη έρευνα του 1992, με τίτλο “Safety Aspects of Ship Design and Technology”, συμπεράστηκε ότι για τα 4 από τα 5 ατυχήματα πλοίων, ευθύνεται ο ανθρώπινος παράγοντας. Βλ. Anderson P., *ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, LLP, London, 1998, σελ. 14-15. Επίσης, για την υπαιτιότητα του ανθρώπινου παράγοντα, βλ. Schenk, R,C, “Safety through the Human Factor”, Cargo Systems International, *Proceedings of Safe Ship, Safe Cargo Conference*, 29-30th September 1987 in London, Volume II, CS Publications Ltd., Surrey 1987, σελ. 57-65.

²⁵ Στατιστικές μελέτες κάνει και η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, η οποία το 1975, κατά τη διάρκεια της 33^{ης} διάσκεψής της, καθιέρωσε ένα σύστημα για τη συγκέντρωση στατιστικών και τη δημιουργία ετήσιας λίστας ατυχημάτων [Απόφαση A.322 (IX)]. Στη συνέχεια καθιερώθηκε η Τράπεζα Δεδομένων Ατυχημάτων Δεξαμενόπλοιων, ενώ το 1977 η Επιτροπή ίδρυσε το ονομαζόμενο “Steering Group on Casualty Statistics”, ως μόνιμο σώμα της. Βλ. Mankabady, S., *The International Maritime Organization*, *supra* Σημ. 2, σελ. 24-27.

δεκαετίες. Σε έρευνα που εκπονήθηκε από το Συμβούλιο Έρευνας και Μεταφορών των ΗΠΑ, συμπεράθηκε ότι το 80% του ποσοστού των ναυτικών ατυχημάτων της χρονιάς 1976, οφειλόταν στον ανθρώπινο παράγοντα. Ακόμη όμως 20 περίπου χρόνια μετά, το 1992, μια έρευνα που δημοσιεύτηκε από τα P&I Clubs του Ηνωμένου Βασιλείου, συμπέρανε ότι το 60% των ναυτικών ατυχημάτων των ετών 1987-1991, είχε ως κύριο υπαίτιο τον ανθρώπινο παράγοντα. Από αυτό το 60%, όπως φαίνεται στο γράφημα που ακολουθεί, το 25% οφειλόταν σε λάθη αξιωματικών πλοίων, το 2% σε λάθη μηχανικών, το 16% σε λάθη του πληρώματος, το 10% σε λάθη χειρσαίου προσωπικού και το 7% σε λάθη πλοηγού²⁶.



Πηγή: UN Mutual Steamship (Bermuda) Ltd²⁷

²⁶ Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda), Βλ. Γουλιέλμος Α.Μ, Γκιζάκης Κ., Έλεγχος Ποιότητας στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο (ISM Code & ISO 9002), εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 1997, σελ. 101.

²⁷ Ibid. σελ. 101.

Πριν όμως συνεχίσουμε στην επόμενη υποενότητα, θα ήθελα να εκφράσω τις αμφιβολίες μου για την υπαιτιότητα του ανθρώπινου παράγοντα σε ποσοστό 80%. Στον 21^ο αιώνα, με την τεχνολογία και τη μηχανική σε τόσο εξελιγμένο επίπεδο και βάσει της ανάλυσης που προηγήθηκε στην παρούσα υποενότητα, ίσως τελικά ο ανθρώπινος παράγοντας να ευθύνεται για το σύνολο σχεδόν των περιπτώσεων της ατυχηματικής ρύπανσης (με μόνη εξαίρεση τις περιπτώσεις εξαφάνισης ενός πλοίου, όπου τα αίτια είναι άγνωστα). Λέγοντας όμως ανθρώπινος παράγοντας, θεωρώ ότι θα πρέπει να διευκρινιστεί, ότι δεν περιλαμβάνονται μόνο τα λάθη που λαμβάνουν χώρα επί του πλοίου, αλλά και τα λάθη του προσωπικού ξηράς²⁸.

Για τη μείωση των λαθών του ανθρώπινου παράγοντα, αυτό που είναι σημαντικό, είναι η ανάλυση των συστατικών εκείνων που τον επηρεάζουν. Και αυτό γιατί αν βρεθούν τα συστατικά αυτά, καθίσταται δυνατό να αντιμετωπιστούν πιο αποτελεσματικά, ώστε να μειωθεί η συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα στα ναυτικά ατυχήματα. Μια τέτοια προσπάθεια γίνεται στην παρακάτω ενότητα.

1.3.1. Ο Ανθρώπινος Παράγοντας

Το ανθρώπινο λάθος μπορεί να οφείλεται σε διάφορες αιτίες²⁹, όπως: 1) **έλλειψη γνώσης ή πείρας** και γενικά οποιουδήποτε συστατικού της επαγγελματικής ικανότητας (προσόντα, γνώσεις, ικανότητα επικοινωνίας, δεξιότητες, συνεχής εκπαίδευση)³⁰. Πολλές φορές ένα ατύχημα μπορεί να προκληθεί από κακή «συνεργασία» του ανθρώπου με τις μηχανές³¹. 2) **Ψυχολογικοί παράγοντες και συναισθηματικές καταστάσεις**, όπως είναι η στενοχώρια, ο θυμός, η απόγνωση, το

²⁸ Βλ. σχετικά Goss, R., "Social Responsibility in Shipping", Vol. 32 Marine Policy (2008), σελ. 142, 145.

²⁹ Βλ. Γουλιέλμος Α.Μ., Γκιζάκης Κ., *Έλεγχος Ποιότητας στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο (ISM Code & ISO 9002)*, supra Σημ. 26, σελ. 106-113, 136-138.

³⁰ Ορισμένες χώρες δεν μεριμνούν για την υποτυπώδη έστω εκπαίδευση των ναυτικών. Παράδειγμα αποτελεί ο Παναμάς, ο οποίος χορηγεί 45.000 πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας το χρόνο, ενώ ο αριθμός των σχετικών εξετάσεων είναι περίπου 5.000. Ο IMO για να βοηθήσει τις αναπτυσσόμενες χώρες στον τομέα της εκπαίδευσης, έχει ιδρύσει τρία IMO εκπαιδευτικά ιδρύματα υψηλού επιπέδου στη Σουηδία, τη Μάλτα και την Ιταλία, με σκοπό την κατάρτιση των φοιτητών σε θέματα που άπτονται της ναυτιλίας, και κυρίως για τους φοιτητές που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες. Αναφορικά με την πείρα, η μέση θαλάσσια εμπειρία έχει μειωθεί από τα 18 στα 6 χρόνια. Βλ. Βλάχος Γ.Π., *Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, supra Σημ. 11, σελ. 67.

³¹ Η αυτοματοποίηση του εξοπλισμού σε μεγάλο βαθμό άλλωστε, δεν είναι απαραίτητα λειτουργική και πολλές φορές μπορεί να προκαλέσει προβλήματα. Βλ. Rawson K.J., Tupper E.C., *Basic Ship Theory*, Volume 1, Fifth edition, Butterworth Heinmann, Oxford 2001, σελ. 302.

άγχος, η ρουτίνα³². Είναι γεγονός ότι πολλά λάθη κυβερνητών πλοίων οφείλονται στις εμπορικές πιέσεις των ναυτιλιακών εταιριών, οι οποίες πιέζουν το πλήρωμα για μη καθυστέρηση άφιξης του πλοίου στον προορισμό του, για οικονομικούς και εμπορικούς λόγους. Με τον τρόπο αυτό ο κυβερνήτης του πλοίου προκαλεί άθελά του ατύχημα, λόγω του γεγονότος ότι έχει πάρει μια απόφαση βεβιασμένα και με κριτήριο την αποφυγή καθυστέρησης του πλοίου. **3) Κακή φυσική κατάσταση** ενός ατόμου, όπως η κούραση, η εξάντληση, η ασθένεια, κ.α. Πολλές φορές η κακή κατάσταση ενός ατόμου, από πλευράς κούρασης ή εξάντλησης, οφείλεται στις υπερβολικές ώρες εργασίας. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι τα περισσότερα περιστατικά συγκρούσεων πλοίων συμβαίνουν τις πρώτες πρωινές ώρες και κυρίως ανάμεσα στις 04:00 και 08:00 το πρωί. Η φυσική κατάσταση και οι ψυχολογικοί παράγοντες σχετίζονται πολλές φορές με τις συνθήκες διαβίωσης εντός του πλοίου. **4) Μη σωστή επικοινωνία.** Ένα πρόβλημα που εμφανίζεται σε αρκετά ατυχήματα πλοίων είναι η λανθασμένη επικοινωνία μεταξύ του πληρώματος, η οποία οφείλεται στην πολυγλωσσία του πληρώματος, φαινόμενο που έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια. Η λανθασμένη επικοινωνία όμως συμβαίνει συχνά και ανάμεσα στα πλοία, στις εγκαταστάσεις-υπηρεσίες ξηράς με τα πλοία και στο πλήρωμα με τους επιβάτες. **5) Ελαττώματα του χαρακτήρα** ενός ατόμου, όπως η αλαζονεία, η αμέλεια, κ.α. Πολλές φορές η αμέλεια ενός ατόμου του πληρώματος μπορεί να οδηγήσει σε ναυτικό ατύχημα. Παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του Τιτανικού, το πλήρωμα του οποίου είχε ενημερωθεί από τα πλοία “Amerika” και “Mesaba” για την ύπαρξη παγόβουνων στην πορεία που θα διένυε ο αλλά οι προειδοποιήσεις αυτές δεν αναμεταδόθηκαν στη γέφυρα³³. **6) Συνθήκες εργασίας** (ηθικό, ομαδικότητα, συνεργασία, εμπιστοσύνη). Τα πληρώματα των πλοίων τα τελευταία χρόνια δεν παραμένουν για μεγάλο διάστημα στο ίδιο πλοίο, λόγω συνεχών ανακατατάξεων των ναυτιλιακών εταιριών³⁴. Ως αποτέλεσμα, το παραδοσιακό ναυτικό πνεύμα, η συντροφικότητα, η εξοικείωση και ο κοινός σκοπός του πληρώματος είναι σχεδόν ανύπαρκτα σε σχέση με το παρελθόν.

³² Υπάρχει η άποψη ότι η χειρότερη εκδήλωση του ανθρώπινου παράγοντα που μπορεί να τον οδηγήσει σε λάθος είναι η ρουτίνα. Βλ. Kaudern, G, “Case Study Recent Loses in the Scandinavian Region”, στο Cargo Systems International, *Proceedings of Safe Ship, Safe Cargo Conference, supra* Σημ. 24, σελ 33.

³³ Βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic < διαθέσιμο στις 15/6/2008.

³⁴ Millar, I. C., “The Need for a Structured Policy towards Reducing Human-factor Errors in Marine Accidents”, Vol. 7:1 *Maritime Policy & Management. An International Journal of Shipping and Port Research* (1980), σελ. 9-15.

Τα λάθη όμως του ανθρώπινου παράγοντα δεν οφείλονται εξ' ολοκλήρου στο πλήρωμα του πλοίου, αλλά και στα άτομα που εργάζονται στις υπηρεσίες ξηράς. Για παράδειγμα η χορήγηση στο πλήρωμα του πλοίου χαρτών ναυσιπλοΐας που δεν είναι διορθωμένοι ή έγκυροι αποτελεί υπαιτιότητα τρίτων, εκτός του πληρώματος ατόμων. Επίσης η λανθασμένη εκφόρτωση του φορτίου από τις εταιρείες στοιβασίας, με αποτέλεσμα την εκ των υστέρων εκτροπή του βάρους του πλοίου με όποιες συνέπειες μπορεί να επιφέρει αυτό, αποτελεί σφάλμα του προσωπικού των εταιριών αυτών. Άλλος ένας εξωτερικός παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ασφάλεια του πλοίου, είναι η αλλαγή των ιδιοκτητών του, από την άποψη της διαχειριστικής και λειτουργικής ασυνέχειας και της έλλειψης μεταφοράς εμπειριών αναφορικά με τη διαχείριση (γραφεία) και τη λειτουργία (πλήρωμα) του πλοίου.

1.4. Συνέπειες Ναυτικών Ατυχημάτων

Οι συνέπειες, τις οποίες επιφέρει ένα ναυτικό ατύχημα, οφείλονται κυρίως στη ρύπανση που προκαλεί και είναι οι παρακάτω:

- Συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον, όπως υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και της βιοποικιλότητας και εξαφάνιση ειδών. Η ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον δύσκολα μπορεί να κοστολογηθεί και οι συνέπειές της είναι μακροχρόνιες. Για παράδειγμα, μετά το ατύχημα του “Torrey Canyon”, η πανίδα της περιοχής δεν κατάφερε να ανακάμψει πλήρως ακόμη και μετά από 10 χρόνια³⁵.
- Συνέπειες στις παράκτιες περιοχές, όπως μείωση της αξίας της γης και των ακινήτων, κάτι που έχει ως συνέπεια τη μείωση του κέρδους των ανθρώπων της περιοχής. Παράδειγμα αποτελεί το ατύχημα του “Irenes-Serenade” στην Πύλο το 1980, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τη ρύπανση των ακτών με 40.000 τόνους πετρελαίου και ως επακόλουθο τη δημιουργία προβλημάτων για

³⁵ Τα μεγάλα ατυχήματα πλοίων, όπως το “Torrey Canyon” και “Amoco Cadiz”, επιφέρουν αρνητικές συνέπειες στην άγρια ζωή και τα τοπικά οικοσυστήματα, και ιδιαίτερα στις περιοχές της Αρκτικής και Ανταρκτικής, όπου οι ιδιαίτερες κλιματικές συνθήκες δυσχεραίνουν επιδεινώνουν τις μακροπρόθεσμες αρνητικές συνέπειες και τη δυσκολία αντιμετώπισης της εν λόγω ρύπανσης Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford 2002, σελ. 359-360.

ορισμένες επιχειρήσεις της παράκτιας περιοχής, ακόμη και δύο χρόνια μετά το ατύχημα.

- **Συνέπειες στον τουρισμό:** συγκεκριμένα παρατηρείται μείωση της τουριστικής κίνησης, λόγω της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που έχει προκληθεί και των διαστάσεων που παίρνει το γεγονός αυτό, μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Αυτό με τη σειρά του έχει αρνητικές συνέπειες στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων των περιοχών αυτών, στις περιπτώσεις που η επιβίωσή τους εξαρτάται άμεσα από τον τουρισμό. Παράδειγμα αποτελεί η περιοχή της Γένοβας, στην οποία συνέβη το ατύχημα του “Haven” το 1991, με αποτέλεσμα τη μαζική ακύρωση θέσεων των ξενοδοχείων της περιοχής, λόγω της ρύπανσης που προκλήθηκε στα παράλια.
- **Συνέπειες στην αλιεία,** λόγω μείωσης ή εξαφάνισης των αλιευμάτων ή υποβάθμισής τους, εξαιτίας της θαλάσσιας ρύπανσης που έχει προκληθεί. Επίσης μείωση των εσόδων των εργαζομένων στην αλιεία με όλες τις συνέπειες που αυτό επιφέρει, ιδιαίτερα για τις περιοχές που η επιβίωση των κατοίκων εξαρτάται από την αλιεία. Παράδειγμα αποτελεί το ατύχημα του “Echpon Valdez” το 1989, το οποίο είχε ως συνέπεια τη διαταραχή της αναπαραγωγής του σολομού και της ρέγγας, καθώς και το ατύχημα του “Kirki” το 1991, το οποίο προκάλεσε μείωση του εισοδήματος των κατοίκων της περιοχής (Δυτική Αυστραλία), λόγω ζημιών που προκάλεσε στα ψάρια και τα οστρακοειδή της περιοχής.
- **Συνέπειες στη δημόσια υγεία,** οι οποίες στη χειρότερη περίπτωση μπορούν να προκαλέσουν ακόμη και θάνατο, μέσω της διατροφικής αλυσίδας, της κατανάλωσης δηλαδή θαλάσσιων οργανισμών που έχουν μολυνθεί με επικίνδυνα χημικά.

Επίσης υπάρχουν και ορισμένες συνέπειες οι οποίες δεν έχουν να κάνουν με την προκαλούμενη από το ατύχημα ρύπανση και σχετίζονται κυρίως με το ναυτιλιακό κλάδο, όπως:

- Η απώλεια ανθρώπινης ζωής ή ο τραυματισμός ανθρώπων.
- Η αποτροπή νέων ναυτικών στο επάγγελμα.
- Η απώλεια ή ζημιά του πλοίου.



- Η απώλεια ή ζημιά του φορτίου του πλοίου.
- Η απώλεια χρόνου και εσόδων, λόγω της διακοπής των λειτουργιών του πλοίου από το ατύχημα.
- Η δυσφήμιση της εταιρείας.

1.4.1. Το Κόστος των Ναυτικών Ατυχημάτων

Το κόστος των ατυχημάτων των πλοίων, διακρίνεται σε δύο κατηγορίες: το ιδιωτικό (private cost) και το κοινωνικό κόστος (social cost). Όταν μιλάμε για ιδιωτικό κόστος, αναφερόμαστε στο κόστος που επιβαρύνει την ίδια την εταιρία που προκάλεσε το ατύχημα και έχει αρνητικές συνέπειες για την ίδια και τις λειτουργίες της. Παράδειγμα ιδιωτικού κόστους είναι το κόστος από την απώλεια ή τον τραυματισμό ανθρώπων και την απώλεια ή ζημιά του πλοίου ή/και του φορτίου. Στο ιδιωτικό κόστος συμπεριλαμβάνεται επίσης και το αφανές κόστος, το οποίο βλάπτει την ίδια την επιχείρηση και δεν κοστολογείται. Αφανές κόστος είναι για παράδειγμα η δυσφήμιση της εταιρείας, λόγω των ατυχημάτων που προξένησαν τα πλοία της.

Το κοινωνικό κόστος από ατύχημα πλοίου, είναι το κόστος που βαραίνει την κοινωνία και όχι την ίδια την εταιρεία. Το κοινωνικό κόστος σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να μετρηθεί, με τη μορφή της αποζημίωσης προς τρίτους. Παράδειγμα κοινωνικού μετρήσιμου κόστους αποτελεί η αποζημίωση για ζημιές σε υποθαλάσσιες κατασκευές, υποθαλάσσια καλώδια, νηοδόχες κ.α., καθώς και το κόστος των πλοίων που λαμβάνουν μέρος στον καθαρισμού του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του εξοπλισμού που θα χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό. Επίσης υπάρχει και το μη μετρήσιμο κοινωνικό κόστος, όπως η ζημιά στον τουρισμό, την αλιεία, τις παράκτιες περιοχές, τη δημόσια υγεία και το θαλάσσιο περιβάλλον³⁶.

1.5. Σχέση Ναυτικών Ατυχημάτων με Διεθνή Ανάπτυξη

Τα θαλάσσια ατυχήματα επηρεάζονται και επηρεάζουν τη διεθνή ανάπτυξη. Σε μια σύγχρονη κοινωνία ελεύθερου εμπορίου και παγκοσμιοποίησης, όπου τα προϊόντα μεταφέρονται από τη μια πλευρά του πλανήτη στην άλλη σε καθημερινή

³⁶ Γουλιέλμος Α.Μ, Γκιζάκης Κ., *Έλεγχος Ποιότητας στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο (ISM Code & ISO 9002)*, supra Σημ. 26, σελ. 150-151.

βάση, σε συνδυασμό με τον καταναλωτικό τρόπο ζωής του πρώτου κόσμου και τον υπερπληθυσμό των χωρών του τρίτου κόσμου (με συνέπεια την αδυναμία εξασφάλισης τροφής για όλους, χωρίς εισαγωγές) το θαλάσσιο εμπόριο έχει αυξηθεί κατακόρυφα³⁷.

Επίσης, η καθιέρωση του πετρελαίου ως κύρια πηγή ενέργειας, με συνέπεια την ευρεία χρήση και μεταφορά του σε κάθε γωνιά του πλανήτη, μέσω των πλοίων και η εξέλιξη ορισμένων επιστημονικών κλάδων, όπως της βιοχημείας, που οδήγησε στη δημιουργία επικίνδυνων χημικών ουσιών για το περιβάλλον, έχουν καταστήσει την ατυχηματική ρύπανση πιο επικίνδυνη από ποτέ. Παράλληλα με τη μεγάλη αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών, αυξάνονται και οι πιθανότητες ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η διαφορά όμως σε σχέση με το παρελθόν είναι ότι η ρύπανση που προκαλείται σήμερα από ορισμένες ουσίες είναι πολύ πιο καταστρεπτική για το περιβάλλον από ότι η ρύπανση που προκαλούσαν τα πλοία κατά τη διάρκεια τόσων αιώνων. Επιπλέον, η ρύπανση αυτού του είδους αντιμετωπίζεται πιο δύσκολα και οι συνέπειές της επηρεάζουν δυσμενώς το θαλάσσιο περιβάλλον για πολλά χρόνια.

Όσον αφορά την ατυχηματική ρύπανση από πετρέλαιο, η οποία είναι μια από τις πιο βαριές μορφές ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η διεθνής ανάπτυξη με το σύστημα του ανταγωνισμού και της αλληλεξάρτησης των κρατών, δεν αφήνει τα κράτη να δεχτούν εύκολα οποιεσδήποτε ρυθμίσεις θα καταστήσουν τις ίδιες σε δυσχερέστερη θέση από εκείνη των υπολοίπων κρατών, σε σχέση με το πετρέλαιο. Σε ένα διεθνές σύστημα δηλαδή με μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες, πολλές από τις οποίες είναι παράλληλα και πλοιοκτήτριες, είναι δύσκολο γίνουν αποδεκτές ορισμένες ρυθμίσεις, που θα τους επιφέρουν οικονομικά και εμπορικά μειονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστών τους³⁸.

Άλλο ένα αρνητικό στοιχείο της διεθνούς ανάπτυξης για το περιβάλλον είναι το φαινόμενο του γιγαντισμού των πλοίων³⁹. Η τεχνολογική ανάπτυξη των τελευταίων

³⁷ Πάνω από το 9% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται μέσω της θάλασσας, βλ. International Maritime Organization, Maritime Knowledge Center, *International Shipping and World Trade, Facts and Figures*, updates May 2008, Maritime Knowledge Centre, 2008, http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21996/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfigures-printableversionmay2008.pdf < διαθέσιμο στις 23/7/2008.

³⁸ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το πετρέλαιο, βλ. M'Conigle, R. M., Zacher, M.W., *Pollution, Politics and International Law, Tankers at Sea*, University of California Press, United States, 1979, σελ. 260-263.

³⁹ Για τις αιτίες του γιγαντισμού των πλοίων βλ. Βλάχος, Γ.Π., *Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, εκδ. Σταμούλης, *supra* Σημ. 11, σελ. 35-44, Αλεξόπουλος, Α.Β., *Τεχνικό-οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, *supra* Σημ. 3, σελ. 27-28.

ετών, σε συνδυασμό με τις εξελίξεις του ναυπηγικού τομέα και τη μεγάλη αύξηση των προϊόντων που μεταφέρονται δια θαλάσσης, οδήγησαν στο φαινόμενο του γιγαντισμού των πλοίων. Ο γιγαντισμός των πλοίων θεωρείται ως ένας παράγοντας που είτε συμβάλει στην πρόκληση θαλάσσιου ατυχήματος, είτε αυξάνει τις αρνητικές του συνέπειες. Αυτό συμβαίνει διότι όσο πιο μεγάλο είναι ένα πλοίο, τόσο μεγαλύτερες είναι και οι συνέπειες του ατυχήματος που θα προκαλέσει, από πλευράς αυξημένου κοινωνικού κόστους, συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας ρύπανσης, λόγω των μεγάλων ποσοτήτων που μεταφέρει. Επίσης το γεγονός ότι ο γιγαντισμός των πλοίων αφορά πλοία που μεταφέρουν κυρίως χύδην υγρά φορτία, τα οποία είναι χημικά ή πετρελαιοειδή, αυξάνει τις δυσμενείς συνέπειες σε περίπτωση ατυχήματός τους, λόγω της τοξικότητάς τους και της επικίνδυνης για το θαλάσσιο περιβάλλον φύσης τους. Ως εκ τούτου, βυθίσεις γιγαντιαίων πλοίων, συνοδεύονται σχεδόν πάντα από ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με αργό πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και χημικά υψηλής τοξικότητας⁴⁰.

Άλλη μια διάσταση της διεθνούς ανάπτυξης που επηρεάζει την ατυχηματική ρύπανση, είναι το φαινόμενο της πολυεθνικότητας και πολυγλωσσίας του πληρώματος. Όπως είδαμε προηγουμένως⁴¹ πολλά ατυχήματα συμβαίνουν λόγω μη σωστής επικοινωνίας μεταξύ του πληρώματος. Τα τελευταία χρόνια, με τη δημιουργία των πολυεθνικών εταιρειών και την ευκολότερη μετακίνηση των ατόμων για εύρεση εργασίας, παρουσιάστηκε το φαινόμενο ύπαρξης στα πλοία πληρωμάτων, τα οποία δεν είναι ομοιογενή σε σχέση με το παρελθόν, καθώς τα μέλη τους προέρχονται από διαφορετικές γλώσσες και πολιτισμούς. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την τάση των τελευταίων χρόνων να μετακινούνται συνέχεια τα πληρώματα από πλοίο σε πλοίο και να μην διαμένουν πολύ καιρό σε ένα συγκεκριμένο πλοίο, εξασθενεί το πνεύμα ομαδικότητας του πληρώματος. Δεδομένου λοιπόν ότι η κυριότερη αιτία των ατυχημάτων των πλοίων είναι ο ανθρώπινος παράγοντας, είναι εμφανές ότι οι παραπάνω καταστάσεις είναι στοιχεία που μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την αποτελεσματικότητα του πληρώματος και να αυξήσουν τις πιθανότητες λάθους, άρα και ατυχήματος.

Η διεθνής ανάπτυξη όμως μπορεί να επηρεάσει και θετικά το κεφάλαιο που λέγεται «ατυχηματική ρύπανση». Στη σύγχρονη εποχή και με τη βοήθεια της

⁴⁰ Βλ. Βλάχος, Γ.Π., *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, *supra* Σημ. 8, Αθήνα 1999, σελ. 134.

⁴¹ Ενότητα 1.3.1.

τεχνολογίας, η ενημέρωση του πολίτη είναι πολύ πιο εύκολη από ότι στο παρελθόν. Έτσι κάθε κάτοικος του πλανήτη, όπου και αν βρίσκεται, μπορεί να ενημερωθεί άμεσα για τις μεγάλες περιβαλλοντικές καταστροφές, οπουδήποτε και αν γίνονται, συμπεριλαμβανομένων και των ατυχημάτων των πλοίων. Ως εκ τούτου, τα διάφορα ατυχήματα πλοίων που συμβαίνουν κατά καιρούς γίνονται αμέσως γνωστά στην κοινή γνώμη και συχνά λαμβάνουν μεγάλες διαστάσεις. Με τον τρόπο αυτό η κοινή γνώμη ευαισθητοποιείται και πιέζει τις εκάστοτε κυβερνήσεις για λήψη μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λειτουργώντας με τον τρόπο αυτό ως ένας μοχλός πίεσης.

Όπως όμως ήδη ειπώθηκε, η διεθνής ανάπτυξη μπορεί και να επηρεαστεί από τα θαλάσσια ατυχήματα. Αυτό συμβαίνει ως εξής: μετά από ορισμένα μεγάλα θαλάσσια ατυχήματα, ο ΙΜΟ ή μεμονωμένα κράτη (όπως για παράδειγμα οι ΗΠΑ) δραστηριοποιούνται άμεσα, υιοθετώντας κάποιο συγκεκριμένο θεσμικό καθεστώς. Το θεσμικό αυτό καθεστώς συνήθως έχει και τεχνικές διαστάσεις, επιφέροντας αλλαγές στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα ή στον τεχνολογικό, όταν σχετίζεται με τον εξοπλισμό των πλοίων. Ως εκ τούτου, δημιουργείται ζήτηση για τις νέες μεθόδους και κατασκευαστικές-ναυπηγικές απαιτήσεις, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται η ζήτηση στο συγκεκριμένο τομέα, άρα και ολόκληροι βιομηχανικοί κλάδοι. Οι νέες αλλαγές που επιβάλει το καινούριο διεθνές καθεστώς, στρέφει τους πλοιοκτήτες στην υιοθέτησή τους. Οι πλοιοκτήτες με τη σειρά τους πιέζουν τις ναυπηγό-επισκευαστικές εταιρείες για την υιοθέτηση των καινούριων προτύπων. Αυτό με τη σειρά του επηρεάζει το θαλάσσιο εμπόριο, δεδομένου ότι λόγω των αλλαγών αυτών πολλές φορές αυξάνεται το κόστος μεταφοράς, παρατείνεται ο χρόνος των επισκευών και καθυστερεί η παράδοση των προϊόντων.

2. ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΙΜΟ

2.1. Τρόπος Αντιμετώπισης των Ναυτικών Ατυχημάτων

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία (συμπεριλαμβανομένης της ατυχηματικής ρύπανσης) ρυθμίζεται σήμερα σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο.

Σε εθνικό επίπεδο, τα διάφορα κράτη υιοθετούν μεμονωμένα ένα συγκεκριμένο θεσμικό καθεστώς, με σκοπό την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της επικράτειάς τους. Παραδείγματα τέτοιων δράσεων αποτελούν οι ΗΠΑ και η Μεγάλη Βρετανία με την υιοθέτηση του “Oil Pollution Act” (OPA ‘90)¹ και του “Merchant Shipping Act”² αντίστοιχα.

Σε περιφερειακό επίπεδο, τα συμβατικά καθεστάτα υιοθετούν συγκεκριμένο θεσμικό καθεστώς προστασίας της γεωγραφικής περιοχής την οποία καλύπτουν. Παράδειγμα αποτελεί το συμβατικό καθεστώς της Μεσογείου, με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των Παράκτιων Περιοχών της Μεσογείου Θαλάσσης και τα εξειδικευτικά της Πρωτόκολλα.

Σε διεθνές πλαίσιο, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ατυχηματική ρύπανση των πλοίων, αντιμετωπίζεται με την υιοθέτηση ανάλογου διεθνούς θεσμικού καθεστώτος, στα πλαίσια διεθνών οργανισμών. Αυτό συμβαίνει με δύο τρόπους: είτε με την ενσωμάτωση ορισμένων σχετικών με την ατυχηματική ρύπανση άρθρων σε μια σύμβαση πιο γενικού περιεχομένου, είτε με τη θέσπιση διεθνών συνθηκών που αναφέρονται αυτό καθ’ αυτό στην ατυχηματική ρύπανση. Παράδειγμα της πρώτης κατηγορίας αποτελεί η UNCLOS III, η οποία αφιερώνει ορισμένα άρθρα της στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και κάποια άλλα

¹Βλ. Drewry Shipping Consultants, *Safer Cleaner Ships, What are the Financial Implications?* Drewry Shipping Consultants, London 1996, σελ. 39-40, http://www.uscg.mil/npfc/About_NPFC/opa.asp < διαθέσιμο στις 20/8/2008, <http://www.epa.gov/emergencies/content/lawsregs/opaover.htm> < διαθέσιμο στις 20/8/2008. Επίσης, Ketkar, K., W., “Protection of Marine Resources. The US Oil Pollution Act of 1990 and the Future of the Maritime Industry”, Vol. 19 Marine Policy (1995), σελ. 391-400.

²Βλ. σχετικά Mankabady, S., *The International Maritime Organization, Volume 2: Accidents at Sea*, Croom Helm, London 1987, σελ. 14-23, Chorley, R. S., Giles, O. C., Gaskell, N. J. J., Debattista, C., Swatton, R.J., *Chorley and Giles’ Shipping Law*, Eighth Edition, Giles O.C., 1987, σελ. 82-91, 97-108, http://www.opsi.gov.uk/ACTS/acts1995/ukpga_19950021_en_1 < διαθέσιμο στις 20/8/2008.

ειδικά στην προερχόμενη από πλοία ρύπανση³. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι σχετικές συμβάσεις του ΙΜΟ, ο οποίος είναι ο κατεξοχήν διεθνής οργανισμός που ασχολείται με τη ναυτιλία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η σημασία του ΙΜΟ φαίνεται από το ρόλο που του προσδίδουν ορισμένα καθεστάτα διεθνούς και περιφερειακού θεσμικού καθεστώτος, όπως το καθεστώς της UNCLOS III και το καθεστώς της αναθεωρημένης Σύμβασης της Βαρκελώνης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των Παράκτιων Περιοχών της Μεσογείου Θαλάσσης. Η σχέση του ΙΜΟ με την UNCLOS III εξετάζεται στην επόμενη ενότητα.

2.2. UNCLOS III και ΙΜΟ

Η UNCLOS III⁴ αναφέρεται ειδικά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στο κεφάλαιο XII, με τίτλο «Προστασία και Διαφύλαξη του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος»⁵, που αποτελείται από 46 άρθρα (άρθρα 192-237). Ειδικά στη ρύπανση από πλοία αναφέρονται τα άρθρα: 211 (ρύπανση από πλοία), 221 (μέτρα για την αποφυγή της ρύπανσης συνεπεία ναυτικού ατυχήματος), 194(β) (μέτρα πρόληψης, μείωσης και ελέγχου της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος), 209 (ρύπανση από δραστηριότητες που διεξάγονται στην περιοχή), 219 (μέτρα ελέγχου πλοϊμότητας για την αποφυγή της ρύπανσης), 218 (εξουσίες του κράτους Λιμένα), 220 (εξουσίες του παράκτιου κράτους) και 226 (διεξαγωγή ερευνών επί των ξένων πλοίων)⁶. Άλλα άρθρα σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση είναι τα άρθρα 19 και 21 αναφορικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη και σύμφωνα με αυτά η ηθελημένη ρύπανση παραβιάζει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης και το άρθρο

³ Βλ. κεφ. 2.2.1.

⁴ Βλ. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindxAgree.htm < διαθέσιμο στις 23/8/2008. Για το πρωτότυπο κείμενο της Σύμβασης, βλ.

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm < διαθέσιμο στις 23/8/2008, <http://www.lawofthesea.net/convention.htm> < διαθέσιμο στις 3/9/2008.

⁵ Βλ. Vukas, B., *The Law of the Sea, Selected Writings*, Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 2004, σελ. 229-242, Boyle, A. E., "Marine Pollution under the Law of the Sea Convention", Vol. 79 No. 2, *The American Journal of International Law* (1985), σελ. 347-372. <http://www.jstor.org/stable/2201706> Accessed: 12/05/2008 05:47 < διαθέσιμο στις 8/7/2008.

⁶ Ασωνίτης, Γ. (Εισαγωγή-Μετάφραση), *Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας*, Παπαζήσης, Αθήνα 1995, σελ. 207-241, Brown, E.D., *The International Law of the Sea, Volume II Documents, Cases and Tables*, Dartmouth Publishing Company Limited, Cornwall 1994, σελ. 244-259, *Marine Environmental Law, Service Information*, Lloyd's of London Press LTD, London 1997, σελ. 1-8 ως 1-11.

22, σύμφωνα με το οποίο τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία οφείλουν να ακολουθούν διαύλους που καθορίζονται από το παράκτιο κράτος.

Η αλληλεξάρτηση ανάμεσα στον IMO και την UNCLOS III είναι μεγάλη. Αυτό συμβαίνει γιατί η UNCLOS III αποτελεί στην ουσία το διεθνές δίκαιο της θάλασσας, ρυθμίζοντας θέματα που άπτονται της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών και των κρατών-λιμένα. Από την άλλη πλευρά το θεσμικό καθεστώς του IMO απευθύνεται σε αυτά ακριβώς τα κράτη και ορισμένες φορές προσκρούει σε θέματα δικαιοδοσίας, θέματα αντικειμένου δηλαδή της UNCLOS III. Επίσης τα κράτη τα οποία υιοθετούν τις συμβάσεις του IMO είναι τα ίδια με εκείνα που διαπραγματεύτηκαν την UNCLOS III και στη συνέχεια την υιοθέτησαν. Λογικό είναι λοιπόν να σχηματίζονται σε ορισμένα θέματα οι ίδιες ομάδες κρατών υπό το θεσμικό καθεστώς και της UNCLOS III και του IMO.

Γενικά η σχέση του IMO με την UNCLOS III μπορεί να χωριστεί σε 4 περιόδους⁷: την περίοδο 1959-1973, από την έναρξη δηλαδή λειτουργίας του IMO μέχρι την έναρξη των διαπραγματεύσεων για την υιοθέτηση της UNCLOS III, την περίοδο 1973-1982, όπου έλαβαν χώρα οι διαπραγματεύσεις για την υιοθέτηση της UNCLOS III, την περίοδο 1982-1994, οπότε τέθηκε σε ισχύ η UNCLOS III και την περίοδο 1994 μέχρι σήμερα, οπότε και εξελίχτηκε ακόμη περισσότερο η αλληλεξάρτηση μεταξύ του IMO και της UNCLOS II.

Κατά την πρώτη περίοδο, η UNCLOS III δεν υπήρχε. Η περίοδος όμως αυτή αναφέρεται γιατί αναδεικνύει την ανάγκη της εποχής για εκ νέου οριοθέτηση της δικαιοδοσίας των κρατών. Επίσης δεδομένης της απουσίας της UNCLOS III, ο IMO έδρασε σε τομείς που άπτονται θεμάτων δικαιοδοσίας, με την υιοθέτηση της INTERVENTION 1969. Εκείνη την περίοδο, λόγω της μεγάλης ανεξαρτησίας των κρατών-σημαίας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος των κρατών-λιμένα ήταν θέμα που εναπόκειτο στην «καλή θέληση» των κρατών-σημαίας, καθώς τα πρώτα δεν είχαν καμία δικαιοδοσία στα πλοία των δευτέρων⁸. Παρά το γεγονός όμως ότι υπήρχαν τα προβλήματα δικαιοδοσίας, κατά το διάστημα αυτό ο IMO υιοθετούσε θεσμικό πλαίσιο, στο οποίο συγκαταλέγεται και η INTERVENTION 1969. Η Σύμβαση αυτή έδωσε στα κράτη λιμένα⁹ το δικαίωμα επέμβασης στην ανοιχτή

⁷ Βλ. http://www.imo.org/infoResource/mainframe.asp?topic_id=406&doc_id=1077 < διαθέσιμο στις 9/9/2008.

⁸ Βλ. ενότητα 2.5.

⁹ Κράτος λιμένα είναι το κράτος, του οποίου στους λιμένες ή τερματικές εγκαταστάσεις κατέρχονται πλοία, πλέοντα υπό τη σημαία οποιουδήποτε κράτους και στα οποία το εν λόγω κράτος μπορεί να

θάλασσα, σε ορισμένες περιπτώσεις και υπό προϋποθέσεις¹⁰. Ο λόγος που ο ΙΜΟ επεμβαίνει σε θέματα δικαιοδοσίας στην εν λόγω σύμβαση, ίσως είναι η δυσαρέσκεια των κρατών-μελών του ΙΜΟ από την τότε υπάρχουσα κατάσταση στο θέμα της δικαιοδοσίας. Με την ίδρυση όμως της UNCLOS III και τη θέση της σε ισχύ, η INTERVENTION 1969 θεωρήθηκε από πολλούς περιττή¹¹.

Κατά την περίοδο 1973-1982, υιοθετήθηκαν οι πιο σημαντικές συμβάσεις του ΙΜΟ (SOLAS 1974, MARPOL 73/78, STCW 78/95), ενώ παράλληλα γίνονταν οι διεργασίες για την υιοθέτηση της UNCLOS III, η οποία θα μπορούσε να προβάλει το κατάλληλο δικαιοδοτικό πλαίσιο για την καλύτερη επιβολή τους. Την περίοδο αυτή έγιναν πολλές διαβουλεύσεις ανάμεσα στον ΙΜΟ και την Τρίτη Διάσκεψη για την UNCLOS III, με σκοπό την αποφυγή επικαλύψεων.

Η επόμενη περίοδος, ξεκινά το 1982, οπότε υιοθετήθηκε η UNCLOS III. Ο ΙΜΟ μετά την υιοθέτησή της, άρχισε να προτρέπει τα κράτη-μέλη του να τη λάβουν υπόψη τους, παρά το γεγονός ότι δεν είχε ακόμη τεθεί σε ισχύ. Παράδειγμα τέτοιων προτροπών είναι η απόφαση A.572(14) του Νοεμβρίου του 1985, με τίτλο “General Provisions on Ships Routing”, στην οποία ο ΙΜΟ αναφέρει ότι οι προβλέψεις της συγκεκριμένης απόφασης δεν πρέπει να θίγουν τις προβλέψεις της UNCLOS III. Τέλος, από το 1992 και μετά, οπότε τέθηκε σε ισχύ η UNCLOS III, η αλληλεξάρτηση των δύο θεσμικών καθεστώτων κατέστη ακόμη μεγαλύτερη. Επιπλέον τα κράτη-μέλη του ΙΜΟ είχαν να αντιμετωπίσουν την πρόκληση της υιοθέτησης της UNCLOS III.

Αυτό που είναι ενδιαφέρον όσον αφορά τη σχέση της UNCLOS III με τον ΙΜΟ, είναι η αναφορά που κάνει η πρώτη στον Οργανισμό, προσδίδοντάς του το χαρακτηρισμό “competent organization”. Με τον τρόπο αυτό η UNCLOS III προσδίδει στον ΙΜΟ το ρόλο του διευκολύνοντος τη συνεργασία ανάμεσα στους διεθνείς κανονισμούς για τη ναυτιλία, ο οποίος αποτελεί έναν από τους σκοπούς ίδρυσης του ΙΜΟ¹². Τα κράτη-μέλη δηλαδή της UNCLOS III, υποχρεούνται έμμεσα να εγκαθιστούν τους διεθνείς κανονισμούς και προδιαγραφές για τη μείωση της

ασκεί ελέγχους και να κινεί διαδικασίες για τη συμμόρφωσή τους, σε θέματα που άπτονται της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο συγκεκριμένος ορισμός δεν είναι επίσημος και αποδόθηκε βάσει της ερμηνείας των άρθρων 218, 219, 220.1 της UNCLOS III, μόνο υπό το πρίσμα της παρούσας εργασίας και για την καλύτερη κατανόησή της.

¹⁰ Βλ. ενότητα 3.2.4.

¹¹ Βλ. http://www.imo.org/infoResource/mainframe.asp?topic_id=406&doc_id=1077 < διαθέσιμο στις 9/9/2008.

¹² Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford 2002, σελ. 59. Για τους σκοπούς του Οργανισμού, όπως προσδιορίζονται στο άρθρο 1 της Ιδρυτικής του Συνθήκης, βλ.

http://www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic_id=771#background < διαθέσιμο στις 21/8/2008.

ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία που ισχύουν στα πλαίσια του IMO (στον οποίο αποδίδεται η φράση “competent organization”) ή μιας διπλωματικής διάσκεψης. Επίσης, εφόσον οι κανόνες και προδιαγραφές αυτές είναι γενικά αποδεκτές (“general accepted international rules and standards”)¹³ υποχρεούνται να τα εφαρμόζουν στο εθνικό τους δίκαιο, ακόμη και αν δεν είναι μέλη του «αρμόδιου οργανισμού» ή της διπλωματικής διάσκεψης¹⁴. Η UNCLOS III δηλαδή, ενώ από τη μία υποχρεώνει τα κράτη-μέλη της για θέσπιση νόμων και κανονισμών για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, υπογραμμίζει ότι δεν πρέπει οι νόμοι και κανονισμοί αυτοί «να υστερούν σε αποτελεσματικότητα από τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και προδιαγραφές που έχουν καθιερωθεί, μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή μιας γενικής διπλωματικής Συνδιάσκεψης»¹⁵. Παράλληλα όμως δεν ορίζει τους κανονισμούς και προδιαγραφές αυτές, αφήνοντας το έργο αυτό στις διαδικασίες των διεθνών οργανισμών και των διπλωματικών συνδιασκέψεων. Επίσης πιέζει τα κράτη να καθιερώσουν διεθνείς ή περιφερειακούς κανόνες¹⁶, δηλώνοντας ότι τα κράτη «έχουν την ευθύνη της εκπλήρωσης των διεθνών υποχρεώσεών τους, σχετικά με την προστασία και τη διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος»¹⁷. Έτσι προτρέπει τα κράτη έμμεσα να υιοθετήσουν τις σχετικές με την ανά περίπτωση διατάξεις του IMO.

Γενικά η UNCLOS III κάνει συχνά αναφορά σε “competent international organization” ή σε “competent international organizations”¹⁸. Η δεύτερη διατύπωση αναφέρεται σε διεθνείς οργανισμούς, το αντικείμενο των οποίων είναι σχετικό με τη διάταξη ή διατάξεις που υπάρχει αυτή η διατύπωση. Οι οργανισμοί αυτοί, είναι κυρίως ο IMO, ο Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (Food and Agriculture Organization-FAO¹⁹), ο Εκπαιδευτικός, Επιστημονικός και Πολιτιστικός Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Educational, Scientific and Cultural

¹³ Αναφορικά με την ερμηνεία της φράσης αυτής, έχουν γίνει πολλές συζητήσεις. Βλ. Σχιστικά, Vukas, B., *The Law of the Sea, supra* Σημ. 3, σελ. 31-37.

¹⁴ Βλ. Morrison, F.L., Wolfrum, R., *International, Regional and National Environmental Law*, Kluwer Law International, Hague 2000, σελ. 259.

¹⁵ Άρθρο 211. 2.

¹⁶ Βλ. Morrison, F.L., Wolfrum, R., *International, Regional and National Environmental Law, supra* Σημ. 14, σελ. 251.

¹⁷ Άρθρο 235(1).

¹⁸ Παράδειγμα αναφοράς σε αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς, είναι το άρθρο 197, όπου: «Τα κράτη συνεργάζονται σε παγκόσμιο και, κατά περίπτωση, σε περιφερειακό επίπεδο, απευθείας ή μέσω των αρμόδιων διεθνών οργανισμών για την κατάρτιση και επεξεργασία κανόνων και προδιαγραφών καθώς και συνιστώμενων πρακτικών και διαδικασιών διεθνούς χαρακτήρα, ..., για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ...».

¹⁹ Στο εξής FAO.

Organization-UNESCO²⁰) και το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Environment Programme-UNEP²¹), καθώς και οι Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός (World Meteorological Organization-WMO²²), η Διεθνής Αντιπροσωπεία Ατομικής Ενέργειας (International Atomic Energy Agency-IAEA²³) και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (World Health Organization-WHO²⁴)²⁵. Στον τομέα όμως που σχετίζεται με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία, δεδομένου ότι δίνεται η διατύπωση “competent international organization”, αναφέρεται δηλαδή σε ένα μόνο οργανισμό και εφόσον ο IMO είναι ο πλέον αρμόδιος οργανισμός για θέματα που άπτονται του τομέα αυτού, ανακύπτει το συμπέρασμα ότι αναφέρεται στον IMO²⁶. Τα άρθρα που αναφέρονται ειδικά στον IMO, μέσω της παραπάνω διατύπωσης, είναι τα άρθρα 211 (ρύπανση προερχόμενη από πλοία), 217 (εξουσίες του κράτους σημαίας και 218 (εξουσίες του κράτους λιμένα)²⁷. Παρ’ όλα αυτά, επικρατεί η άποψη ότι σε ορισμένα άρθρα, όπως στο 211(6) για τις ειδικές περιοχές, θα έπρεπε αντί της διατύπωσης “competent international organization” να δίνεται η “competent international organizations”, να προτρέπει δηλαδή η UNCLOS III στην υιοθέτηση κανόνων και προδιαγραφών, όχι μόνο του IMO αλλά και άλλων διεθνών οργανισμών, όπως το UNEP, ο FAO, η IAEA και ο WMO²⁸.

2.3. Ιστορική Εξέλιξη του IMO

Πριν το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο δεν υπήρχε κάποιος συγκεκριμένος διεθνής οργανισμός που να διαχειρίζεται τα σχετικά με τη ναυτιλία θέματα. Αυτά τα θέματα λοιπόν ρυθμιζόνταν κυρίως από διεθνείς μη-κυβερνητικούς οργανισμούς και ενώσεις. Οι όποιες προσπάθειες είχαν γίνει στο παρελθόν για τη δημιουργία διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού²⁹ κατέληξαν χωρίς αποτέλεσμα. Κατά τη διάρκεια όμως του

²⁰ Στο εξής UNESCO.

²¹ Στο εξής UNEP.

²² Στο εξής WMO.

²³ Στο εξής IAEA.

²⁴ Στο εξής WHO.

²⁵ Βλ. Vukas, B., *The Law of the Sea*, supra Σημ. 3, σελ. 244.

²⁶ *Ibid.* σελ. 245-256.

²⁷ Για τα άρθρα αυτά, βλ. Morrison, F.L., Wolfrum, R., *International, Regional and National Environmental Law*, supra Σημ. 14, σελ. 265-267, 279. Ειδικά για το άρθρο 211, βλ. Sands, P., *Principles of International Environmental Law*, Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge 2003, σελ. 439.

²⁸ Βλ. Vukas B., *The Law of the Sea*, supra Σημ. 3, σελ. 250, Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, supra Σημ. 12, σελ. 353.

²⁹ Το 1989 και 1912, στις διασκέψεις του Washington και Petersburg αντίστοιχα.

δευτέρου παγκοσμίου πολέμου φάνηκε η ανάγκη ύπαρξης μιας συγκεκριμένης αρχής, η οποία να διαχειρίζεται τα θέματα των πλοίων που συμμετείχαν στον πόλεμο. Έτσι δημιουργήθηκε το Ναυτιλιακό Διευθυντικό Συμβούλιο (Shipping Adjustment Board³⁰) και στη συνέχεια, το 1944, η Ενιαία Ναυτιλιακή Αρχή (United Maritime Authority³¹). Τέσσερα χρόνια μετά, το 1948, σταμάτησε η λειτουργία της και τη διαδέχτηκε το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Συμβούλιο (United Maritime Consultative Council-UMCC), σκοπός του οποίου ήταν η επίλυση των προβλημάτων που προέκυπταν από την προσπάθεια επανέναρξης των φυσιολογικών διαδικασιών των πλοίων εν καιρώ ειρήνης. Την ίδια χρονιά, κατά τη διάρκεια της Θαλάσσιας Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Maritime Conference) που έλαβε χώρα στη Γένοβα, τα κράτη συμφώνησαν στη δημιουργία ενός μόνιμου διεθνούς οργανισμού, ο οποίος θα διαχειρίζεται θέματα που άπτονται της ναυτιλίας. Έτσι, δημιουργήθηκε η Ιδρυτική Συνθήκη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (International Maritime Consultative Organization-IMCO³²)³³, ο οποίος όμως ξεκίνησε τη λειτουργία το 1958, μετά την επικύρωση της ιδρυτικής του συνθήκης από το 21^ο κράτος. Το 1959, με την απόφαση 537A (XVIII) του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου (Economic and Social Council-ECOSOC), ο IMCO ανέλαβε την ευθύνη της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο, του 1954, όπως τροποποιήθηκε (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended-OILPOL 1954³⁴), καθώς και άλλων αρμοδιοτήτων των Η.Ε.³⁵.

Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του ο IMCO ήταν καθαρά συμβουλευτικός και οι αποφάσεις του ήταν μη δεσμευτικές³⁶. Παρόλα αυτά πολλές ναυτιλιακές εταιρείες και κράτη έβλεπαν την ύπαρξη του οργανισμού με δυσπιστία, καθότι φοβούνταν το ενδεχόμενο εμπλοκής του Οργανισμού σε οικονομικά και εμπορικά ζητήματα. Επίσης φοβούνταν την επέμβαση ενός τέτοιου οργανισμού στην εθνική τους δικαιοδοσία. Οι χώρες που δεν ήταν ισχυρές ναυτιλιακές δυνάμεις θεώρησαν ότι η

³⁰ Βλ. <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/print.php?pid=16181> <διαθέσιμο στις 24/8/2008.

³¹ Η οποία λειτουργούσε ως ναυτιλιακός οργανισμός την περίοδο του πολέμου και διαχειριζόταν το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας των χωρών που δεν ανήκαν στον «Άξονα».

³² Στο εξής IMCO.

³³ Για το πρωτότυπο κείμενο της Ιδρυτικής του Συνθήκης βλ.

<http://www.yale.edu/lawweb/avalon/decade/decad056.htm> < διαθέσιμο στις 30/8/2008,

³⁴ Στο εξής OILPOL 1954.

³⁵ Βλ. Sands, P., *Principles of International Environmental Law*, supra Σημ. 27, σελ. 393-394.

³⁶ Για τους σκοπούς, τη λειτουργία και τη δομή του IMO βλ. Mankabady, S., *The International Maritime Organization, Volume 1: International Shipping Rules*, Croom Helm, London 1986, σελ. 2-20.

δημιουργία ενός τέτοιου οργανισμού θα εξυπηρετούσε μόνο τις πιο ισχυρές ναυτιλιακές χώρες της εποχής. Για το λόγο αυτό, η έναρξη λειτουργίας του οργανισμού άργησε πολύ να γίνει, λόγω της μη επικύρωσης της ιδρυτικής του συνθήκης από επαρκή αριθμό κρατών. Όμως ακόμη και στην περίπτωση που τα κράτη επικύρωναν την ιδρυτική συνθήκη, ασκούσαν δηλώσεις ή επιφυλάξεις, με αποτέλεσμα τη μείωση της αποτελεσματικότητάς του³⁷.

Η ιδρυτική συνθήκη του IMCO, μέχρι την αναθεώρησή της το 1974, δεν έκανε καμία αναφορά σε θέματα σχετικά με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ στη ναυτική ασφάλεια αναφερόταν εν συντομία³⁸. Παρ' όλα αυτά ο IMCO είχε συμπεριλάβει θέματα που άπτονται της ρύπανσης και της ναυτικής ασφάλειας σε τεχνικούς κανόνες. Στην ουσία όμως ο ρόλος του οργανισμού σε θέματα που σχετίζονται με τη ρύπανση είχε φανεί ήδη από πολύ νωρίς. Ήδη το 1965 ίδρυσε την Υπό-επιτροπή για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο³⁹, υπό της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, ενώ το 1967, μετά το ατύχημα του "Torrey Canyon", άρχισε να παίρνει πιο ανοιχτή θέση σε θέματα που άπτονταν της θαλάσσιας ρύπανσης: το 1969 ήταν χορηγός σε μια διάσκεψη σχετικά με την παρέμβαση των παράκτιων κρατών και την αποζημίωση σε θέματα σχετικά με τη ρύπανση από πετρέλαιο και τέσσερα χρόνια αργότερα διοργάνωσε τη Διάσκεψη για τη Θαλάσσια Ρύπανση. Παράλληλα, μετά το ατύχημα του "Torrey Canyon", ίδρυσε τη ad hoc Νομική Επιτροπή, με στόχο την εξέταση του ατυχήματος και των νομικών του διαστάσεων, η οποία τελικά έγινε μόνιμο όργανο του οργανισμού. Το 1969 ο IMCO μετονόμασε την Υπό-επιτροπή για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο σε Υπό-επιτροπή για τη Θαλάσσια Ρύπανση, ενώ το 1973 την αντικατέστησε με τη Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Είναι γεγονός ότι με αφορμή το ατύχημα του "Torrey Canyon" ο IMCO άρχισε να προσανατολίζεται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σε μια δεκαετία που η συνέχεια της ύπαρξής του ήταν αμφιλεγόμενη. Ο Colin Goad, πρώην γραμματέας της Γενικής Επιτροπής του IMO, σε συνέντευξή του δήλωσε ότι το ατύχημα αυτό ίσως ήταν θεόσταλτο (godsend) για τον IMCO, δεδομένου ότι μέχρι

³⁷ Αρκετές χώρες χρησιμοποιούσαν την ίδια διατύπωση δήλωσης, η οποία είναι η εξής: "it is in the field of technical and nautical matters that the Organization can make its contribution towards the development of shipping and seaborne trade throughout the world. If the Organization were to extend its activities to matters of a purely commercial or economic nature, a situation might arise where the Government (of the country concerned) would have to consider resorting to the provisions regarding withdrawal". Βλ. http://www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic_id=771#geneva <διαθέσιμο στις 26/8/2008.

³⁸ Στο τέλος της παραγράφου (α).

³⁹ Subcommittee on Oil Pollution.

τότε η μόνη σοβαρή δράση του ήταν η SOLAS το 1960. Για το λόγο αυτό θεωρεί ότι μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '60 η SOLAS ήταν λόγος ύπαρξης (*raison d'être*) για τον IMCO⁴⁰.

Η ιστορική εξέλιξη του διεθνούς θεσμικού καθεστώτος για την αντιμετώπιση της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία, στα πλαίσια του IMO⁴¹, φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Ο πίνακας αυτός δημιουργήθηκε για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας και αποτελεί στην ουσία ένα σχεδιάγραμμα του δευτέρου μέρους της εργασίας. Στην πρώτη στήλη δίνονται ορισμένες χρονολογίες, κατά τις οποίες έλαβαν χώρα τα περιστατικά των επόμενων στηλών. Η δεύτερη και τρίτη στήλη απεικονίζουν κάποια συγκεκριμένα ατυχήματα πλοίων και το θεσμικό καθεστώς για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που υιοθετήθηκε από τον IMO, με αφορμή τα ατυχήματα αυτά. Η αντιστοιχία του θεσμικού καθεστώτος και του ναυτικού ατυχήματος που αποτέλεσε αφορμή για την υιοθέτησή του, συμβολίζεται με τον ίδιο χρωματισμό στις δύο στήλες. Τα ατυχήματα αυτά, καθώς και το θεσμικό καθεστώς του οποίου αποτέλεσαν αφορμή, αποτελούν το αντικείμενο του τρίτου κεφαλαίου της παρούσας εργασίας. Στην τέταρτη στήλη απεικονίζεται το διεθνές θεσμικό καθεστώς του IMO για την πρόληψη και αντιμετώπιση της ατυχηματικής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το οποίο δεν υιοθετήθηκε με αφορμή κάποιο συγκεκριμένο ατύχημα πλοίου. Το θεσμικό πλαίσιο της τέταρτης στήλης εξετάζεται στο τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας.

⁴⁰ Βλ., M'Conigle R. M., Zacher, M.W., *Pollution, Politics and International Law, Tankers at Sea*, University of California Press, United States, 1979, σελ. 42-43.

⁴¹ Για την ιστορική εξέλιξη του διεθνούς θεσμικού καθεστώτος για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος γενικά, συμπεριλαμβανομένου και του IMO, βλ. Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, *supra* Σημ. 12, σελ. 347-353.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Ιστορική Εξέλιξη του Διεθνούς Θεσμικού Καθεστώτος για την Αντιμετώπιση της Ατυχηματικής Ρύπανσης του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από Πλοία, στα Πλαίσια του IMO

Χρονολογία	Ατύχημα	Εξέλιξη του IMCO	
		Εξέλιξη με αφορμή συγκεκριμένα ατυχήματα πλοίων	Εξέλιξη γενικό
1912	Τιτανικός		
1914		Υιοθέτηση της SOLAS 1914	
1960			Τροποποίηση της SOLAS του 1948 από IMCO ⁴²
1966			Υιοθέτηση της LOAD LINES 1966
1967	Torrey Canyon	Ίδρυση της Νομικής Επιτροπής	
1969		Υιοθέτηση της CLC 1969	
		Υιοθέτηση της INTERVENTION 1969	
1971		Υιοθέτηση της FUND 1971	
1972			Υιοθέτηση της COLREG 1972 και της CSC 1972
1973		Υιοθέτηση της MARPOL 73/78	
1974			Υιοθέτηση της SOLAS 1974 με αντικατάσταση της προηγούμενης
1976			Υιοθέτηση της INMARSAT 1976
1976-1977	Διάφορα ατυχήματα πλοίων		
1978	Amoco Cadiz	Διάσκεψη για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της Ρύπανσης, στο πλαίσιο του IMO. Κατά τη διάσκεψη αυτή υιοθετήθηκε το	

⁴²Η SOLAS 1912 είχε τροποποιηθεί πριν την υιοθετήσει ο IMCO το 1960, δύο φορές: το 1929 και το 1948. Βλ. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#1 < διαθέσιμο στις 6/9/2008.

		Πρωτόκολλο του 1978 της SOLAS 1974, για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της Ρύπανσης και το Πρωτόκολλο του 1978 της MARPOL 73/78 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία	
1981		Υιοθέτηση των τροποποιήσεων του 1981 της SOLAS 1974	
1984		Υιοθέτηση των Πρωτοκόλλων του 1984 της CLC 1969 και FUND 1971, με αφορμή και άλλα ατυχήματα πλοίων εκτός του "Amoco Cadiz"	
78/95			Υιοθέτηση της STCW 78/95
1979			Υιοθέτηση της SAR 1979
1987	Herald of Free Enterprise		
1988		Υιοθέτηση των τροποποιήσεων του Απριλίου και Οκτωβρίου του 1988 της SOLAS 1974	
1989	Exxon Valdez		Υιοθέτηση της SALVAGE 1989
1990		Υιοθέτηση των τροποποιήσεων του 1992 της MARPOL 73/78. Υιοθέτηση της OPRC 1990	
1993	Braer		
1994	Estonia	Υιοθέτηση των τροποποιήσεων του Μαΐου του 1994 της SOLAS 1974	
1995		Υιοθέτηση των τροποποιήσεων του Νοεμβρίου του 1995 της SOLAS 1974	
1999	Erika		
2000		Υιοθέτηση των τροποποιήσεων του Οκτωβρίου 2000 της CLC 1969 και FUND 1971	Υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου HNS-OPRC

2001		Υιοθέτηση της τροποποίησης 2001 του κανονισμού 13 G του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78, με σκοπό την επιτάχυνση της διαδικασίας της σταδιακής κατάργησης των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων	
2000	Castor		
2002	Prestige		
2003		Λήψη μέτρων με τη μορφή αποφάσεων της Συνέλευσης του IMO αναφορικά με τα πλοία που χρειάζονται βοήθεια και τους Τόπους Καταφυγής (με αφορμή και το ατύχημα του “Erika”) Υιοθέτηση της τροποποίησης του κανονισμού 13 G του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78, με σκοπό την επιτάχυνση της διαδικασίας της σταδιακής κατάργησης των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων	
2006	Star Princess	Υιοθέτηση των τροποποιήσεων του Δεκεμβρίου 2006 της SOLAS 1974	
2007			Υιοθέτηση της WRC 2007

2.4. Τομείς Δράσης του IMO

Οι συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί στο πλαίσιο του IMO χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες⁴³: μια που σχετίζεται με τη ναυτική ασφάλεια, μια που σχετίζεται με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και μια τρίτη που αναφέρεται στην ευθύνη και αποζημίωση, κυρίως σε σχέση με τη ζημιά που προκαλείται από τη ρύπανση. Εκτός από τις συμβάσεις των παραπάνω κατηγοριών, υπάρχουν και άλλες συμβάσεις,

⁴³ Βλ. <http://www.imo.org/> < διαθέσιμο στις 30/6/2008.

οι οποίες αναφέρονται σε διάφορους τομείς, όπως για παράδειγμα τη μέτρηση της χωρητικότητας (tonnage), τις εγκαταστάσεις ευκολίας, κ.α., οι οποίες όμως δεν θα μας απασχολήσουν στην παρούσα εργασία.

Οι συμβάσεις του IMO που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα, είναι με χρονολογική σειρά οι εξής: LOAD LINES 1966, COLREG 1972, CSC 1972, SOLAS 1974, INMARSAT 1976, Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Σκαφών, του 1977 (Torremolinos International Convention on the Safety of Fishing Vessels-SFV 1977⁴⁴), STCW 78/95, SAR 1979 και Διεθνής Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Πιστοποιητικών και Επιτήρησης του Προσωπικού Αλιευτικών Σκαφών, του 1995 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel-STCW-F⁴⁵). Από αυτές τις συμβάσεις, στην παρούσα εργασία θα μας απασχολήσουν μόνο όσες σχετίζονται με την ατυχηματική ρύπανση. Θα ασχοληθούμε δηλαδή με τις LOAD LINES 1966, COLREG 1972, CSC 1972, SOLAS 1974, INMARSAT 1976, STCW 78/95 και SAR 1979⁴⁶.

Οι συμβάσεις του IMO που σχετίζονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι οι εξής: INTERVENTION 1969, Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από Απόρριψη Αποβλήτων και Άλλων Υλικών, του 1972 (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter-LC 1972⁴⁷), MARPOL 73/78, OPRC 1990 με το Πρωτόκολλό της για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε Γεγονότα Ρύπανσης από Επικίνδυνες και Επιβλαβείς Ουσίες, του 2000 (Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances- HNS-OPRC⁴⁸), AFS 2001 και BWM 2004. Από αυτές, θα μας απασχολήσουν μόνο οι INTERVENTION 1969, MARPOL 73/78 και OPRC 1990, δεδομένου ότι οι υπόλοιπες συμβάσεις αναφέρονται στη λειτουργική ρύπανση ή το “dumping”.

Οι συμβάσεις του IMO που σχετίζονται με την ευθύνη και αποζημίωση είναι οι εξής: CLC 1969, Διεθνής Σύμβαση για την Εγκαθίδρυση Διεθνούς Ταμείου για την

⁴⁴ Στο εξής SFV 1977.

⁴⁵ Στο εξής: STCW-F.

⁴⁶ Οι συμβάσεις SFV 1977 και STCW-F δεν μελετώνται στην παρούσα εργασία γιατί αναφέρονται σε αλιευτικά σκάφη, ενώ εδώ μελετώνται τα ατυχήματα των πλοίων που σχετίζονται με πλοία μεγαλύτερου μεγέθους και διαφορετικής χρησιμότητας, τα οποία προκαλούν και μεγαλύτερη ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον.

⁴⁷ Στο εξής LC 1972.

⁴⁸ Στο εξής HNS-OPRC.

Αποζημίωση για Ζημιά από Πετρελαϊκή Ρύπανση, του 1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage-FUND 1971⁴⁹), η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης στον Τομέα της Θαλάσσιας Μεταφοράς Πυρηνικών Υλικών, του 1971 (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material-NUCLEAR 1971⁵⁰), Σύμβαση της Αθήνας για τη Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους μέσω Θαλάσσης, του 1974 (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea-PAL 1974⁵¹), Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Θαλάσσιες Αξιώσεις, του 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims-LLMC 1976⁵²), Διεθνής Σύμβαση για την Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημιά σε Σχέση με τη Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών, του 1966 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea-HNS 1966⁵³) και η Διεθνής Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιά που προκαλείται από τη Ρύπανση Καυσίμων Δεξαμενής Πλοίων, του 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage-BUNKERS 2001⁵⁴). Από αυτές θα μας απασχολήσουν μόνο οι δύο πρώτες, δεδομένου ότι αυτές σχετίζονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ατυχηματική ρύπανση των πλοίων και υιοθετήθηκαν ως αφορμή του ατυχήματος του “Torrey Canyon” το 1967⁵⁵.

Τέλος υπάρχουν ορισμένες ακόμη συμβάσεις του IMO, οι οποίες δεν ανήκουν σε καμία από τις παραπάνω κατηγορίες, όπως τουλάχιστον τις έχει ταξινομήσει ο Οργανισμός⁵⁶. Αυτές είναι οι: Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, του 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic-FAL1965)⁵⁷, Διεθνής Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων, του 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships-

⁴⁹ Στο εξής FUND 1971.

⁵⁰ Στο εξής NUCLEAR 1971.

⁵¹ Στο εξής PAL 1974.

⁵² Στο εξής LLMC.

⁵³ Στο εξής HNS 1996.

⁵⁴ Στο εξής BUNKERS 2001.

⁵⁵ Όπως διευκρινίζεται από “Sands, P. *Principles of International Environmental Law*, *supra* Σημ. 27, σελ. 913, M’Conigle, R. M., Zacher, M.W., *Pollution, Politics and International Law, Tankers at Sea*, *supra* Σημ. 40, σελ.182-192.

⁵⁶ Βλ. <http://www.imo.org/> < διαθέσιμο στις 26/7/2008.

⁵⁷ Στο εξής FAL 1965.

TONNAGE 1969⁵⁸), SUA 1988 και SALVAGE 1989. Από αυτές θα μας απασχολήσει μόνο η SALVAGE 1989⁵⁹.

2.5. Τρόποι Δράσης των Κρατών-Μελών του IMO

Τα κράτη-μέλη του IMO από το 1958 που ανέρχονταν σε 27, έφτασαν το συνολικό αριθμό των 102 το 1977 και σήμερα φτάνουν τα 167⁶⁰. Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του IMO τα περισσότερα κράτη-μέλη του ήταν αναπτυγμένα κράτη, πολλά εκ των οποίων ευρωπαϊκά, τα οποία είχαν μεγάλα ναυτιλιακά συμφέροντα. Στην πορεία άρχισαν να εισέρχονται στον IMO και άλλα κράτη, είτε ανεπτυγμένα αλλά μη-ναυτιλιακά, είτε αναπτυσσόμενα.

Τα διάφορα συμφέροντα των κρατών-μελών του IMO και ο τρόπος που κάθε ένα από αυτά αντιλαμβάνεται το μέχρι τώρα θεσμικό του καθεστώς, ποικίλουν. Για παράδειγμα, τα κράτη-μέλη του IMO που τους αντιστοιχεί μεγάλο ποσοστό της παγκόσμιας πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιων, είναι λογικό να αντιδρούν διαφορετικά στις οποίες ρυθμίσεις για τη ρύπανση από πετρέλαιο, από ότι τα υπόλοιπα κράτη. Επίσης τα κράτη-μέλη των οποίων οι πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων είναι παράλληλα και ιδιοκτήτες πετρελαϊκών εταιρειών⁶¹, συχνά διαχωρίζουν τη θέση τους από τα κράτη-μέλη που είναι μόνο πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων. Επιπλέον είναι λογικό οι πλοιοκτήτες να διαχωρίζουν σε ορισμένα θέματα τη θέση τους από εκείνους που είναι μεταφορείς προϊόντων⁶², καθώς και τα ναυτιλιακά κράτη από τα μη ναυτιλιακά κράτη, ή τα περικλειστα από τα παράκτια.

⁵⁸ Στο εξής TONNAGE 1969.

⁵⁹ Οι συμβάσεις του IMO μπορούν επίσης να χωριστούν σε τρεις άλλες κατηγορίες, ανάλογα με το πώς αντιμετωπίζονται τα ατυχήματα των πλοίων. Η κατηγοριοποίηση αυτή έχει ως εξής: στην πρώτη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται οι συμβάσεις που στοχεύουν στην πρόληψη των ατυχημάτων. Στην κατηγορία αυτή ανήκει η SOLAS 1974, η MARPOL 73/78 και η STCW 78/95. Η δεύτερη κατηγορία εμπεριέχει τις συμβάσεις που ρυθμίζουν τις δράσεις που πρέπει να γίνουν, μετά την εκδήλωση κάποιου ατυχήματος, όπως η SAR 1979 και η OPRC 1990. Στην τελευταία κατηγορία ανήκουν οι συμβάσεις οι οποίες ρυθμίζουν το σύστημα ευθύνης και αποζημίωσης μετά από ένα ατύχημα, όπως η CLC 1969 και η FUND 1971. Βλ. International Maritime Organization, Maritime Knowledge Center, *International Shipping and World Trade, Facts and Figures*, updates May 2008, Maritime Knowledge Centre, 2008, http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21996/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfigures-printableversionmay2008.pdf < διαθέσιμο στις 23/7/2008.

⁶⁰ Βλ. http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=315&doc_id=840 < διαθέσιμο στις 7/7/2008.

⁶¹ Όπως για παράδειγμα η Μεγάλη Βρετανία και η Λιβερία.

⁶² Βλ. M'Conigle, R. M., Zacher, M. W., *Pollution, Politics and International Law*, *supra* Σημ. 40, σελ. 52-59.

Αναφορικά με τις λειτουργίες του οργανισμού και τις διαδικασίες που συντελούνται στο εσωτερικό του, ένας μεγάλος διαχωρισμός κρατών γίνεται ανάμεσα στα αναπτυγμένα και τα αναπτυσσόμενα κράτη, τα οποία παρουσιάζουν μια ανομοιομορφία σε γενικές γραμμές ως προς τη συμμετοχή τους στα όργανά του ΙΜΟ. Για παράδειγμα τα αναπτυσσόμενα κράτη δείχνουν πιο έντονη δραστηριοποίηση σε θέματα πολιτικού και νομικού περιεχομένου, που άπτονται δηλαδή του Συμβουλίου και της Νομικής Επιτροπής, από ότι στα τεχνικά και επιστημονικά θέματα, που άπτονται της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee-*MSC*⁶³) και της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee-*MEPC*⁶⁴). Αντιθέτως, τα αναπτυγμένα κράτη είναι εκείνα που δραστηριοποιούνται έντονα σε θέματα τεχνικού και επιστημονικού περιεχομένου. Επίσης στις διάφορες συνδιασκέψεις των οργάνων του ΙΜΟ, τα αναπτυσσόμενα κράτη είναι αυτά που απουσιάζουν σε μεγαλύτερο ποσοστό. Μια εξήγηση της συγκεκριμένης συμπεριφοράς των αναπτυσσόμενων κρατών-μελών είναι η εξής: τα αναπτυσσόμενα κράτη-μέλη του ΙΜΟ, συχνά δεν έχουν την απαιτούμενη τεχνογνωσία για τη συμμετοχή τους σε τεχνικά και επιστημονικά θέματα ή την οικονομική δυνατότητα αποστολής αντιπροσωπείας στις συνδιασκέψεις των οργάνων του ΙΜΟ, χωρίς αυτό να σημαίνει απαραίτητα ότι αδιαφορούν. Επίσης τα κράτη αυτά δεν έχουν την ίδια δυνατότητα εφαρμογής των μέτρων που θεσπίζει ο Οργανισμός με τα αναπτυγμένα, λόγω της έλλειψης πόρων, τεχνολογίας και εμπειρίας. Παρ' όλα αυτά τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια αύξηση της συμμετοχής των αναπτυσσόμενων χωρών στα όργανα του ΙΜΟ και ιδιαίτερα στην *MEPC*⁶⁵.

Σχετικά με την υιοθέτηση νέων συμβάσεων, κατά γενικό κανόνα τα αναπτυγμένα κράτη είναι εκείνα που πέζουν τον ΙΜΟ για υιοθέτηση νέου θεσμικού πλαισίου ή τροποποίηση του παλιού, συνήθως μετά από μεγάλα ατυχήματα πλοίων, τα οποία είτε συνέβησαν στην επικράτειά τους, είτε επέφεραν μεγάλες αρνητικές συνέπειες, με πρότυπη τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτός είναι ο λόγος άλλωστε που μετά από ορισμένα ατυχήματα πλοίων ο ΙΜΟ έχει δράσει άμεσα (“Torrey Canyon”, “Amoco Cadiz”, “Exxon Valdez”, “Herald of Free Enterprise”),

⁶³ Στο εξής *MSC*.

⁶⁴ Στο εξής *MEPC*.

⁶⁵ Βλ. *M'Conigle R. M., Zacher M.W., Pollution, Politics and International Law, supra* Σημ. 40 σελ. 59-64.

ενώ μετά από άλλα δεν είχε την αναμενόμενη αντίδραση (“Haven”, “Aegean Sea”, “Metula”)⁶⁶.

Αναφορικά με την εφαρμογή του θεσμικού καθεστώτος του IMO, κατά κανόνα τα κράτη σημαίας παρουσιάζουν μεγαλύτερη καθυστέρηση σε σχέση με τα κράτη λιμένα⁶⁷. Τα κράτη λιμένα όμως, καθώς είναι εκείνα που υιοθετούν πρώτα τους διεθνείς κανονισμούς και προδιαγραφές του IMO, υποχρεώνουν τα κράτη σημαίας να προσαρμόζονται με τους κανονισμούς και προδιαγραφές αυτές, όταν εισέρχονται στα λιμάνια τους. Με τον τρόπο αυτό αποτελούν ένα «μοχλό πίεσης», αν μπορεί να χαρακτηριστεί έτσι, για ομοιόμορφη υιοθέτηση του θεσμικού καθεστώτος του IMO.

Αντιδιαστολή όμως παρατηρείται και ανάμεσα στα παράκτια κράτη και τα κράτη σημαίας⁶⁸. Αυτό άπτεται του τομέα της δικαιοδοσίας και οφείλεται στη φύση του δικαίου της θάλασσας, το οποίο για πολλά χρόνια δεν έδινε στα παράκτια κράτη καμία δικαιοδοσία ελέγχου των κρατών-σημαίας. Έτσι τα παράκτια κράτη δεν μπορούσαν να ασκήσουν έλεγχο στα κράτη σημαίας, με αποτέλεσμα η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της επικράτειάς τους να εξαρτάται από την «καλή θέληση» των τελευταίων. Η κατάσταση αυτή άρχισε να αλλάζει, με πρώτο σημάδι αλλαγής την υιοθέτηση της Σύμβασης για τα Εσωτερικά Ύδατα και τη Συνορεύουσα Ζώνη (Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone), κατά την πρώτη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, το 1958, και στη συνέχεια με την υιοθέτηση της INTERVENTION⁶⁹ από τον IMO. Σήμερα τα παράκτια κράτη έχουν απόλυτη δικαιοδοσία πλέον στη χωρική τους θάλασσα⁷⁰. Παρ’ όλα αυτά, η εφαρμογή της δικαιοδοσίας αυτής καθίσταται δύσκολη, για λόγους πρακτικούς. Συγκεκριμένα, ένα βασικό πρόβλημα εφαρμογής της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών είναι το ζήτημα της ερμηνείας της UNCLOS III. Η UNCLOS III, στην προσπάθεια να εξισορροπήσει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την προστασία της

⁶⁶ *Ibid.* σελ. 259-260.

⁶⁷ Brooks, M. R., “*The Privatization of Ship Safety*”, Vol. 23:3 *Maritime Policy & Management* (1996), σελ. 271, 274-275.

⁶⁸ Παράκτιο κράτος είναι κάθε κράτος του οποίου το ηπειρωτικό έδαφος βρέχεται από θάλασσα και του οποίου η χαμηλότερη γραμμή ύδατος ή άλλο σημείο ανάλογα με την ιδιαίτερη γεωμορφολογία κάθε κράτους (όπως απόλες, ύφαλοι, δέλτα ποταμών, κ.α.) κατά μήκος της ακτής, αποτελεί το σημείο έναρξης μέτρησης των χωρικών του υδάτων (βάσει της ερμηνείας των άρθρων 3-10 της UNCLOS III). Κράτος σημαίας είναι κάθε κράτος το οποίο έχει το δικαίωμα να ναυτολογεί πλοία, τα οποία φέρουν τη σημαία του στην ανοιχτή θάλασσα (βάσει της ερμηνείας του άρθρου 90 της UNCLOS III). Οι συγκεκριμένοι ορισμοί δεν είναι επίσημοι και δίνονται μόνο υπό το πρίσμα της παρούσας εργασίας και για την καλύτερη κατανόησή της.

⁶⁹ Βλ. ενότητα 3.2.4.

⁷⁰ Οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των παράκτιων κρατών προκύπτουν κυρίως από τα άρθρα 24, 25, 56, 73, 211.4, 211.5, 211.6, 216.1(α), 220.2, 220.3, 220.5, 220.6.

ελευθερίας των θαλασσών και του δικαιώματος της «αβλαβούς διέλευσης»⁷¹, αφήνει ορισμένα ερμηνευτικά κενά. Έτσι σε ορισμένες περιπτώσεις, η εφαρμογή των σχετικών με τη δικαιοδοσία δικαιωμάτων των παράκτιων κρατών, καθίσταται δύσκολη. Επίσης το γεγονός ότι η UNCLOS III απαιτεί αυστηρές προδιαγραφές σε ορισμένες περιπτώσεις εφαρμογής των εν λόγω δικαιωμάτων των παράκτιων κρατών, αυξάνεται πολύ το κόστος που απαιτείται για την εφαρμογή αυτή. Ως εκ τούτου πολλά παράκτια κράτη δεν εφαρμόζουν τα δικαιώματα που άπτονται της δικαιοδοσίας τους, γιατί, ακόμη και αν τα ερμηνευτικά προβλήματα ξεπεραστούν, η εφαρμογή αυτή είναι οικονομικά ασύμφορη ή αδύνατη, στην περίπτωση των αναπτυσσόμενων παράκτιων κρατών⁷².

Η αδυναμία ελέγχου των κρατών σημαίας⁷³ από τα παράκτια κράτη, λόγω της αδυναμίας εφαρμογής της δικαιοδοσίας των τελευταίων, για τους λόγους που περιγράφηκαν παραπάνω, καλύπτεται από τα κράτη λιμένα. Συγκεκριμένα, τα κράτη λιμένα, ενώ δεν έχουν καμία δικαιοδοσία ελέγχου των κρατών σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα, αποκτούν το δικαίωμα αυτό, με την είσοδο ξένων πλοίων στα λιμάνια τους. Κάθε κράτος λιμένα δηλαδή, έχει το δικαίωμα να ασκήσει έλεγχο στα πλοία που βρίσκονται οικειοθελώς σε λιμάνι του ή σε τερματική του εγκατάσταση και να κινήσει μια διαδικασία για κάθε παράβαση των νόμων και κανονισμών που έχει θεσπίσει σύμφωνα με την UNCLOS III, καθώς και των διεθνών κανόνων και προδιαγραφών για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης από πλοία. Το δικαίωμα αυτό μπορεί να ασκηθεί από κάθε κράτος λιμένα, είτε η εν λόγω παράβαση διαπράχτηκε στα εσωτερικά του ύδατα, στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ή την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη του (ΑΟΖ⁷⁴)⁷⁵, είτε εκτός των εσωτερικών του υδάτων, της αιγιαλίτιδας ζώνης του και της ΑΟΖ του⁷⁶. Το κράτος λιμένα δηλαδή έχει το δικαίωμα να ελέγχει τα πλοία και να κινεί διαδικασίες κατά απορρίψεων αποβλήτων που έγιναν από αυτά, ακόμη και όταν έλαβαν χώρα όσο το πλοίο βρισκόταν στην ανοιχτή θάλασσα⁷⁷. Επίσης, το κράτος λιμένα έχει το δικαίωμα να απαγορεύσει τον απόπλου πλοίου που παραβίασε τους σχετικούς με την προστασία

⁷¹ Άρθρα 19-21.

⁷² Βλ. σχετικά, M'Conigle R. M., Zacher M.W., *Pollution, Politics and International Law, Tankers at Sea*, *supra* Σημ. 40, σελ. 200-218, 223-251.

⁷³ Για τις υποχρεώσεις των κρατών-σημαίας, βλ. άρθρα 94, 211.2, 211.3, 216.1(β), 217.

⁷⁴ Στο εξής ΑΟΖ.

⁷⁵ Άρθρο 220.1.

⁷⁶ Άρθρο 218.1.

⁷⁷ *Ibid.*

του θαλάσσιου περιβάλλοντος διεθνείς κανονισμούς και προδιαγραφές, εκτός αν το πλοίο πρόκειται να μεταβεί σε ναυπηγείο για την επισκευή του⁷⁸.

Από τα παραπάνω φαίνεται ο τρόπος με τον οποίο τα κράτη λιμένα επηρεάζουν τα κράτη σημαίας ως προς την εφαρμογή των διεθνών κανόνων και προδιαγραφών από τα δεύτερα. Επίσης φαίνεται η μεγάλη αλληλεξάρτηση μεταξύ της UNCLOS III και του IMO, που αναφέρθηκε στην υπό-ενότητα 2.2. Γενικά ο τρόπος με τον οποίο δρουν τα κράτη-μέλη του IMO σε θέματα που άπτονται εσωτερικών διαδικασιών και δικαιοδοσίας, είναι ένα πολύ ενδιαφέρον θέμα. Όμως περαιτέρω ανάλυσή επί του θέματος στην παρούσα εργασία θα ήταν εκτός αντικειμένου μελέτης.

2.6. Συμμόρφωση Κρατών-Μελών του IMO

Στις συμβάσεις του IMO που σχετίζονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ασφάλεια στη θάλασσα, τα κράτη-μέλη υποχρεούνται να ενημερώνουν τον οργανισμό αναφορικά με συγκεκριμένες ενέργειες και δράσεις που αναλαμβάνουν. Για παράδειγμα στη SOLAS 1974 {άρθρα 3 και 7-Κεφάλαιο I, κανονισμός 19(γ)}, στο Πρωτόκολλο 1978 της SOLAS 1974 (άρθρο 3), στη MARPOL73/78 {άρθρο 8 (2)(β) και 11} και το Πρωτόκολλό της του 1978 (άρθρο 3)⁷⁹, στην OPRC 1990 {άρθρο 5(2),(3),(4)}, στην INTERVENTION 1969 {άρθρο 3(f) και στην LOAD LINES 1966 (άρθρο 21), προβλέπονται αντίστοιχες υποχρεώσεις των κρατών-μελών για κοινοποίηση πληροφοριών και αναφορές⁸⁰. Γενικά όμως, ο IMO δεν έχει καμία εξουσία επιβολής των συμβάσεών του στα κράτη-μέλη του και έτσι το θέμα αυτό άπτεται της βούλησης των κυβερνήσεων των κρατών-μελών του⁸¹. Έτσι, ένα αντικείμενο της κριτικής που δέχεται ο IMO είναι η αποτυχία αποτελεσματικής εφαρμογής και συμμόρφωσης των κρατών-μελών του, και ιδιαίτερα των κρατών-σημαίας, με το θεσμικό του καθεστώς⁸². Για το λόγο αυτό, το 1993 ο

⁷⁸ Άρθρο 219.

⁷⁹ Ειδικά για MARPOL 73/78, βλ. Mankabady, S., *The International Maritime Organization*, *supra* Σημ. 36, σελ. 3-4.

⁸⁰ Γενικά επικρατεί η άποψη ότι στους διεθνείς οργανισμούς παρατηρείται περιορισμένη λειτουργία και απροθυμία εκ μέρους των κρατών-μελών ως προς το ζήτημα της επιβολής και συμμόρφωσης, βλ. Sands, P., *Principles of International Environmental Law*, *supra* Σημ. 27, σελ. 191-195.

⁸¹ Βλ. International Maritime Organization, *Focus on IMO. A Summary of IMO Conventions*, February 2005,

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11171/SUMMARYJANUARY2005shortversion2.pdf <διαθέσιμο στις 26/8/2008, σελ. 7-8.

⁸² Βλ. M'Conigle R. M., Zacher M.W., *Pollution, Politics and International Law*, *supra* Σημ. 40, σελ. 218-223.

IMO ίδρυσε την Υπό-επιτροπή για την Εφαρμογή από τα Κράτη Σημαίας (Sub-committee on Flag State Implementation), με σκοπό τη λήψη μέτρων για αποτελεσματικότερη διεθνή εφαρμογή του θεσμικού του πλαισίου, χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία⁸³.

Ο IMO από το 2005, έχει επίσης προτείνει τη λειτουργία του Εθελοντικού Προγράμματος Ελέγχου (Voluntary Audit Scheme-VAS ή Voluntary Member States Audit Scheme-VMSAS⁸⁴) για τον έλεγχο της εφαρμογής των συνθηκών του οργανισμού από τα κράτη-μέλη του⁸⁵. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα που σχεδιάζεται από το 2003 με σκοπό την προώθηση της ναυτικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, μέσω της αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής από τα κράτη-μέλη των συνθηκών του IMO και των προτύπων που θέτουν. Επίσης ο IMO, μέσω του προγράμματος αυτού, σκοπεύει στην ανάδειξη των αδυναμιών και προβλημάτων των κρατών-μελών του. Ο IMO θεωρεί ότι το VMSAS θα αποτελέσει εργαλείο που θα παράσχει πληροφόρηση (feedback) ώστε να μπορεί ο Οργανισμός να προσφέρει βοήθεια στα κράτη-μέλη του, σχετικά με την εφαρμογή των συνθηκών του σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το VMSAS υιοθετήθηκε από την 24^η Σύνοδο της Συνέλευσης του IMO, το Δεκέμβριο του 2005⁸⁶. Παράλληλα υιοθετήθηκαν και δύο αποφάσεις, με σκοπό την καθοδήγηση στην εφαρμογή του VMSAS: η απόφαση A.973(24) σε σχέση με τον Κώδικα για την Εφαρμογή των Υποχρεωτικών Οργάνων του IMO και η απόφαση A.974(24)⁸⁷. Το VMSAS λειτουργεί σε εθελοντική βάση και καλύπτει τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τις εξής συμβάσεις: SOLAS 1974 και Πρωτόκολλα '78 και '88, MARPOL 73/78 και Πρωτόκολλο '97, LOAD LINES 1966 και Πρωτόκολλο '88, STCW 78/95, COLREG 1972 και TONNAGE 1969. Τα τρία βασικά σημεία στα οποία επικεντρώνεται το VMSAS είναι τα εξής: η καταλληλότητα

⁸³ Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, *supra* Σημ. 12, σελ. 59.

⁸⁴ Στο εξής VMSAS.

⁸⁵ Για πληροφορίες αναφορικά με το VMSAS, βλ. Mr. Haikwang Kim (Deputy Director of Team for the IMO Member State Audit Scheme, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Republic of Korea), *International Maritime Organization (IMO), Voluntary Member State Audit Scheme (VMSAS)* <http://www.directemar.cl/apec/papers/korea/VMS.pdf> < διαθέσιμο στις 7/9/2008.

⁸⁶ Είχε εγκριθεί από τη Συνέλευση του IMO το Νοέμβριο του 2003, μέσω της απόφασης A.946(23) με τίτλο "Voluntary IMO Member State Audit Scheme".

⁸⁷ Σχετικά με τις αναλυτικές δράσεις των οργάνων του IMO και τα σχετικά του έγγραφα σε σχέση με το VAS, βλ. *International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre, Information Resources on the Voluntary Member State Audit Scheme*, [Information Sheet No. 13], Last update: 12 May 2008, από http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21587/VoluntaryIMOMemberStateAuditScheme%2812May2008%29.pdf < διαθέσιμο στις 7/8/2008.

της εθνικής νομοθεσίας που θεσπίζεται από κάθε κράτος-μέλος, σε σχέση με τις συνθήκες στις οποίες είναι μέλος και η καταλληλότητα των ανθρωπίνων και υλικών πόρων για την εφαρμογή και επιβολή των νόμων και κανονισμών του κράτους-μέλους. Επίσης η καταλληλότητα της αντιπροσωπείας της αρχής κάθε κράτους-μέλους στις αναγνωρισμένες οργανώσεις του, καθώς επίσης και ο αποτελεσματικός έλεγχος των αναγνωρισμένων οργανώσεων⁸⁸.

Ο έλεγχος των κρατών-μελών που συμμετέχουν εθελοντικά στο VMSAS για την τήρηση των συμβάσεων που καλύπτει γίνεται με την αποστολή επιθεωρητών στο έδαφός τους και τον επί τόπου έλεγχο της εφαρμογής των διατάξεων στις οποίες συμμετέχει κάθε ένα από αυτά. Τα πρώτα κράτη-μέλη του IMO που δήλωσαν την προθυμία τους να συμμετέχουν στους εθελοντικούς ελέγχους του VMSAS ήταν η Χιλή και η Δανία, το 2006. Η Ελλάδα είναι επίσης από τις πρώτες χώρες που συμμετέχουν στο VMSAS⁸⁹.

Αναφορικά με το θέμα συμμόρφωσης των κρατών-μελών του IMO, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι ο IMO είναι ένας διεθνής οργανισμός, το θεσμικό καθεστώς του οποίου απευθύνεται σε κυρίαρχα κράτη. Τα κράτη γενικά δύσκολα κάνουν υποχωρήσεις σε θέματα που άπτονται της δικαιοδοσίας τους. Επομένως είναι δύσκολο, όχι μόνο για τον IMO αλλά για κάθε διεθνή οργανισμό, να επιβάλλει το θεσμικό καθεστώς που παράγει. Απαραίτητη προϋπόθεση άλλωστε για την αποτελεσματική δράση ενός διεθνούς οργανισμού είναι η ευρεία υιοθέτηση του θεσμικού του καθεστώτος. Αν λοιπόν ο IMO ήταν πιο αυστηρός ως προς την εφαρμογή του θεσμικού του πλαισίου, η υιοθέτησή του από τόσο μεγάλο αριθμό κρατών, θα ήταν αμφίβολη. Και χωρίς υιοθέτηση δεν μπορεί να υπάρξει εφαρμογή. Είναι λοιπόν προτιμότερο για τον IMO να αποτελείται από ένα τόσο μεγάλο αριθμό κρατών-μελών με διαφορετικές μεν ταχύτητες εφαρμογής του θεσμικού του καθεστώτος, παρά από έναν πολύ μικρότερο αριθμό κρατών-μελών, τα οποία θα εφαρμόζουν το θεσμικό καθεστώς που παράγει, βάσει μεθόδων αστυνόμευσης. Με την παρούσα κατάσταση στο θέμα της εφαρμογής άλλωστε, τα κράτη δρουν πιο ελεύθερα, γεγονός που αποδίδει μεγαλύτερη αξία στην όποια εφαρμογή τους. Εξάλλου πολλές φορές το ίδιο το διεθνές σύστημα υποχρεώνει έμμεσα τα κράτη να

⁸⁸ Βλ. http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=1018&doc_id=5466 < διαθέσιμο στις 7/8/2008.

⁸⁹ Συγκεκριμένα η Ελλάδα ελέγχθηκε από την επιτροπή επιθεωρητών του VAS το Μάη του 2007. Βλ. <http://egov.yen.gr/wide/yen.chtml?prnbr=31210> < διαθέσιμο στις 8/8/2008, <http://www.yen.gr/media/30731/mnimonio060307.pdf> < διαθέσιμο στις 8/8/2008.

εφαρμόζουν το θεσμικό καθεστώς του ΙΜΟ, όπως συμβαίνει με τα κράτη σημαίας. Τέλος, ο τόσο μεγάλος αριθμός κρατών-μελών του ΙΜΟ αποτελούν μια επιτυχία του Οργανισμού, η οποία θα ήταν αμφισβητούμενη αν υιοθετούσε αυστηρές μεθόδους ελέγχου της συμμόρφωσης.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΟΥ ΙΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

3. ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΙΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Δεδομένου του μεγάλου αριθμού των ατυχημάτων πλοίων που έχουν συμβεί μέχρι σήμερα, είναι πολύ δύσκολο να αναλυθούν και να περιγραφούν όλα τα ατυχήματα. Ως εκ τούτου στο παρόν κεφάλαιο γίνεται λόγος μόνο για τα πιο γνωστά πολύ σοβαρά ατυχήματα πλοίων που ώθησαν άμεσα τον ΙΜΟ στην υιοθέτηση συγκεκριμένων συμβάσεων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λόγω της μεγάλης καταστροφής που προξένησαν ή/και του μεγάλου αντίκτυπου που προκάλεσαν στην κοινή γνώμη. Επίσης γίνεται λόγος για τις συγκεκριμένες αυτές συμβάσεις, που υιοθετήθηκαν δηλαδή άμεσα μετά τα εν λόγω ατυχήματα. Οι συμβάσεις αυτές είναι η MARPOL 73/78, η SOLAS 1974, η INTERVENTION 1969, η CLC 1969, η FUND 1971 και η OPRC 1990, κάθε μία από τις οποίες αναφέρεται, μετά από την περιγραφή του ατυχήματος που αποτέλεσε αφορμή για την υιοθέτησή της.

3.1. Το Ατύχημα του Τιτανικού και η Υιοθέτηση της Σύμβασης SOLAS 1974

3.1.1. Ο Τιτανικός

Ο Τιτανικός¹ ήταν ένα βρετανικό υπερωκεάνιο, το οποίο κατά τη διάρκεια του πρώτου ταξιδιού του, τον Απρίλη του 1912, συγκρούστηκε με παγόβουνο στον Ατλαντικό ωκεανό και βυθίστηκε 2 ώρες και 40 λεπτά αργότερα. Από την πρόσκρουσή του με το παγόβουνο χάθηκε το 70% των ανθρώπων που βρίσκονταν στον Τιτανικό, δηλαδή περίπου 1.517 άτομα από τα 2.224². Το λάθος του Τιτανικού οφείλεται καθαρά στον ανθρώπινο παράγοντα, ενώ η ανεπάρκεια των σωστικών του λέμβων κατέδειξε την ανάγκη λήψης διεθνών μέτρων για την ασφάλεια της ζωής στη

¹ Βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic< διαθέσιμο στις 10/6/2008.

² Ο αριθμός αυτός διαφέρει από πηγή σε πηγή.

θάλασσα. Τελικά το ατύχημα του Τιτανικού αποτέλεσε αφορμή για την υιοθέτηση της SOLAS του 1914³.

3.1.2. Η Σύμβαση SOLAS

Η SOLAS υιοθετήθηκε στην αρχική της μορφή το 1914. Στη συνέχεια τροποποιήθηκε τρεις φορές: το 1929⁴, το 1948⁵ και το 1960⁶. Η τροποποίηση του 1960 ήταν το πρώτο μεγάλο εγχείρημα του IMO μετά τη δημιουργία του. Επειδή όμως η διαδικασία των τροποποιήσεων γινόταν πολύ αργά, η SOLAS αντικαταστάθηκε το 1974⁷ από την ονομαζόμενη SOLAS 1974⁸, η οποία περιλάμβανε εκτός των άλλων και μια καινούρια διαδικασία τροποποίησης, με σκοπό οι αλλαγές να πραγματοποιούνται εντός μιας καθορισμένης μικρής χρονικής περιόδου⁹. Η SOLAS 1974, τροποποιήθηκε και αυτή αρκετές φορές μέχρι σήμερα¹⁰, με σκοπό την αναπροσαρμογή της στο συνεχώς μεταβαλλόμενο πεδίο αναφοράς και στις τεχνικές εξελίξεις της ναυπηγικής βιομηχανίας. Η SOLAS 1974 θεωρείται η πιο σημαντική διεθνής συνθήκη αναφορικά με την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων και για αρκετά χρόνια το μοναδικό σημαντικό επίτευγμα του IMO.

³ Όπως διευκρινίζεται από

“http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#2002security, διαθέσιμο στις 10/6/2008, http://en.wikipedia.org/wiki/International_Convention_for_the_Safety_of_Life_at_Sea < διαθέσιμο στις 10/6/2008”.

⁴ Τέθηκε σε ισχύ το 1933.

⁵ Τέθηκε σε ισχύ το 1952 και έγινε με πρωτοβουλία της Μ. Βρετανίας.

⁶ Τέθηκε σε ισχύ το 1965.

⁷ Κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Διάσκεψης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα.

⁸ Τέθηκε σε ισχύ το 1980. Για το κείμενο της SOLAS, βλ. Δουμάνης, Δ.Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Κωδικοποιημένο Κείμενο της Σύμβασης SOLAS 1974, του Πρωτοκόλλου 1978 της SOLAS και των Τροποποιήσεων 1981 και 1983 της SOLAS*, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1987, International Maritime Organization, *SOLAS, Consolidated Edition 2001*, International Maritime Organization, IMO, London, 2001. Επίσης βλ. <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1983/22.html> < διαθέσιμο στις 5/7/2008,

⁹ “Tacit Acceptance Procedure”: Η διαδικασία αυτή λειτουργεί ως εξής: αντί να απαιτείται για τη θέση σε ισχύ μιας τροποποίησης, η αποδοχή της από ένα συγκεκριμένο αριθμό Συμβαλλόμενων Μερών, η τροποποίηση τίθεται πλέον σε ισχύ σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία, εκτός, αν πριν από την ημερομηνία αυτή, προβληθούν αντιρρήσεις της εν λόγω τροποποίησης από έναν προκαθορισμένο αριθμό Συμβαλλόμενων Μερών.

¹⁰ Για τις τροποποιήσεις της SOLAS 1974 βλ. Παράρτημα 1. Επίσης για τις τροποποιήσεις του 1988-89, 1990/91 και 1994 βλ. Δουμάνης, Δ. Α., Βογιατζή Σ., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα: Κείμενα Τροποποιήσεων σχετικά με τα Επιβατηγά Οχηματαγωγά Πλοία, που Υιοθετήθηκαν την 21η Απριλίου και την 28η Οκτωβρίου 1988. Άλλες Τροποποιήσεις που Υιοθετήθηκαν την 11η Απριλίου 1989*, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1991, Δουμάνης, Δ. Α., Αλεξανδροπούλου, Ι., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα: Τροποποιήσεις 1990/1991*, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1992 και Δουμάνης Δ.Α., *SOLAS, Διεθνής Σύμβαση 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Τροποποιήσεις 1994*, Σταυριδάκης, Πειραιάς, αντίστοιχα.

Ο βασικός σκοπός της SOLAS 1974 είναι η εξασφάλιση των κατώτατων επιπέδων ασφάλειας σχετικά με την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, με την εισαγωγή διαφόρων πιστοποιητικών. Στη σημερινή της μορφή αποτελείται από δώδεκα κεφάλαια, τα οποία προβλέπουν: γενικές προβλέψεις (κεφ.Ι), μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις για την κατασκευή και σταθερότητα (κεφ.ΙΙ-1), προστασία από την πυρκαγιά, ανίχνευση και κατάσβεση (κεφ.ΙΙ-2), σωστικά μέσα και διατάξεις (κεφ.ΙΙΙ), ραδιοεπικοινωνίες (κεφ.ΙV), ασφάλεια ναυσιπλοΐας (κεφ. V), μεταφορά φορτίων (κεφ. VI), μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (κεφ. VII), πυρηνικά πλοία (κεφ. VIII), διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων (κεφ. IX), μέτρα ασφάλειας για τα ταχύπλοα σκάφη (κεφ. X), ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας (κεφ. XI), επιπρόσθετα μέτρα για τη μέτρηση των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου (κεφ. XII)¹¹.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση, τα πλοία που υπάγονται σε αυτήν θα πρέπει να κατέχουν ορισμένα πιστοποιητικά ασφαλείας¹², τα οποία πιστοποιούν ότι πλοίο είναι σε καλή κατάσταση από πλευράς ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Τα πιστοποιητικά είναι περιορισμένου χρονικού διαστήματος και θα πρέπει να ανανεώνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα¹³. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους μπορούν να παίρνουν τα αναγκαία μέτρα για την απαγόρευση του απόπλου ενός εμπορικού πλοίου που δεν πληροί τις προϋποθέσεις της σύμβασης, εκτός αν προκαλείται κίνδυνος για το πλήρωμα και το πλοίο ή αν το πλοίο προορίζεται άμεσα για επισκευές.

Υπό το καθεστώς της SOLAS 1974 ισχύουν ορισμένοι υποχρεωτικοί κώδικες, σημαντικότερος από τους οποίους είναι ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code-ISM Code¹⁴), αναφορικά με την υιοθέτηση εκ μέρους των ναυτιλιακών εταιριών ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, με σκοπό την ασφάλεια των πλοίων, την αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων και την

¹¹ Βλ. Mankabady, S., *The International Maritime Organization, Volume 1: International Shipping Rules*, Croom Helm, London 1986, σελ. 49-58.

¹² Όπως για παράδειγμα: πιστοποιητικό ασφαλείας κατασκευής Φ/Γ πλοίου, εξαρτισμού Φ/Γ πλοίου, ραδιοτηλεφωνίας Φ/Γ πλοίου, ραδιοηλεγραφίας Φ/Γ πλοίου, ραδιοεπικοινωνιών Φ/Γ πλοίου, ασφάλειας Φ/Γ πλοίου, ασφάλειας Ε/Γ πλοίου, απαλλαγής, πιστοποιητικά που προβλέπονται από τον ISMC. Βλ. Δεληγιάννης, Χ. Α., *Εγχειρίδιο Ναυτολογίας*, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, 1998, σελ.18-26.

¹³ Βλ. σχετικά Μυλωνόπουλος, Ν., *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 1999, σελ.111-116.

¹⁴ Στο εξής ISM Code.

προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση¹⁵. Άλλοι σημαντικοί κώδικες της SOLAS 1974 είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code-IMDG Code¹⁶), Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and port facility Code-ISPC Code)¹⁷, ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Ρευστοποιημένα Αέρια Χύμα (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk-IGC Code¹⁸) και ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk-IBC Code¹⁹). Οι δύο τελευταίοι υιοθετήθηκαν κατά τις τροποποιήσεις της SOLAS 1974 του 1983.

Η SOLAS 1974 αποτελεί την κύρια σύμβαση αναφορικά με την αξιοπλοΐα των πλοίων και αλληλοσυμπληρώνεται με την σύμβαση MARPOL 73\78 σε σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης. Επίσης συμπληρώνεται από το Πρωτόκολλο 1978, το οποίο υιοθετήθηκε μαζί με το Πρωτόκολλο 1978 της MARPOL 73/78, κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της Ρύπανσης, που έγινε με αφορμή τα ατυχήματα δεξαμενόπλοιων του 1976-77²⁰.

¹⁵ Ο κώδικας ISM υιοθετήθηκε το 1993 με την απόφαση Α.741(18) και σκοπεύει στην εισαγωγή προτύπων για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Βρίσκεται στο κεφάλαιο IX της SOLAS 1974. Anderson, P., *ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, LLP, London, 1998, σελ. 229-237,

http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=287 < διαθέσιμο στις 3/9/2008,

http://www.imo.org/HumanElement/index.asp?topic_id=182 < διαθέσιμο στις 3/9/2008.

¹⁶ Χωρίζεται σε 11 κεφάλαια, κάθε ένα από τα οποία περιλαμβάνει μια κατηγορία επικίνδυνων φορτίων και βρίσκεται στο κεφάλαιο VII, μέρος (δ) της SOLAS 1974, βλ. Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, *International Maritime Dangerous Code*, Volume I, Unwin Brothers Limited, Surrey 1974, Mankabady, S., *The International Maritime Organization*, *supra* Σημ.11, σελ. 105-122.

¹⁷ Βλ. Ραυτόπουλος, Ε., «Η Πολυμερής Διακυβέρνηση στο Αναδύομενο καθεστώς της Θαλάσσιας Ασφάλειας (Maritime Security)» στο *Περιβάλλον, Πολιτισμός και Ορθοδοξία, Η προστασία της Φυσικής και Πολιτιστικής Κληρονομιάς ως Ανθρώπινο Δικαίωμα* (Πάντειο Πανεπιστήμιο, Ευρωπαϊκό Κέντρο Περιβαλλοντικής Έρευνας και Κατάρτισης, Πρακτικά Συνεδρίου, Λευκωσία-Κύπρος, Ιανουάριος 2005, Επιμέλεια-Παρουσίαση: Τσάλτας Γ.Ι., εκδ. Κέντρο Μελετών Ιεράς Μονής Κύκκου) Λευκωσία 2006, σελ. 134-146.

¹⁸ Βλ. International Maritime Organization, *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC Code*, International maritime Organization, London, 1993, Mankabady, S., *The International Maritime Organization*, *supra* Σημ.11, σελ. 90-91.

¹⁹ Βλ. *Τροποποιήσεις 1983 της Διεθνούς Σύμβασης 1974 «Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα» (SOLAS 74), Τόμος II, Διεθνής Κώδικας Κατασκευής και Εξοπλισμού Πλοίων που Μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα (Απόφαση MSC 9(48))*, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς.

²⁰ Βλ. ενότητα 3.3.

3.2. Το Ατύχημα του “Torrey-Canyon” και Υιοθέτηση των Συμβάσεων CLC 1969, FUND 1971, INTERVENTION 1969 και MARPOL 73/78

3.2.1. Το “Torrey Canyon”

Το “Torrey Canyon” ήταν ένα δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας 120.000 τόνων, το οποίο, λόγω λανθασμένης πλοήγησης, βυθίστηκε το 1967 έξω από τις ακτές της Κορνουάλλης της Μ. Βρετανίας, ύστερα από πρόσκρουσή του σε βράχο. Η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προκάλεσε ήταν τεράστια και εξαπλώθηκε μέχρι τις γαλλικές ακτές. Όλο το φορτίο του πλοίου κατέληξε στη θάλασσα (136 εκατ. λίτρα πετρελαίου), ενώ παράλληλα τα απορρυπαντικά που χρησιμοποιήθηκαν για την εξουδετέρωσή του (10.000 τόνοι) ήταν μεγάλης τοξικότητας και ακατάλληλα για το θαλάσσιο περιβάλλον. Έτσι, την επόμενη μέρα του ατυχήματος οι βρετανικές αρχές αποφάσισαν να βομβαρδίσουν το πλοίο για να του βάλουν φωτιά, με σκοπό την καύση του υπόλοιπου πετρελαίου.

Τελικά, το ατύχημα του “Torrey Canyon” προκάλεσε τεράστια ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον και τις ακτές της Γαλλίας και Μ. Βρετανίας. Η χλωρίδα και πανίδα των δύο χωρών υπέστησαν ανυπολόγιστες ζημιές, ενώ παράλληλα με το θάνατο 15.000 θαλάσσιων πτηνών και αναρίθμητων ψαριών και οστρακοειδών, προκλήθηκε μια πρωτοφανής αύξηση του πράσινου ζιζανίου²¹.

Το “Torrey Canyon” αποτέλεσε αφορμή για την υιοθέτηση των συμβάσεων CLC 1969²², FUND 1971²³, INTERVENTION 1969²⁴ και MARPOL 73/78²⁵, στα πλαίσια του ΙΜΟ.

²¹ Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/Torrey_Canyon < διαθέσιμο στις 29/7/2008, <http://www.hazardcards.com/card.php?id=21> < διαθέσιμο στις 29/7/2008, <http://www.lboro.ac.uk/departments/hu/ergsinhu/aboutergs/lasttrip.html> < διαθέσιμο στις 29/7/2008, <http://www.plimsoll.org/WrecksAndAccidents/ImprovingSafety/Accidents/TorreyCanyon.asp> < διαθέσιμο στις 29/7/2008.

²² Όπως διευκρινίζεται από “Sands, P., *Principles of International Environmental Law*, Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge 2003, σελ. 913, Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford 2002, σελ. 385-387, Brown, E.D., *The International Law of the Sea, Volume I, Introductory Manual*, Dartmouth Publishing Company Limited, Cornwall 1994, σελ. 387”.

²³ Όπως διευκρινίζεται από “Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, *supra* Σημ. 22, σελ. 385-390, M’Conigle, R. M., Zacher, M.W., *Pollution, Politics and International Law, Tankers at Sea*, University of California Press, United States, 1979, σελ. 182-192”.

²⁴ Όπως διευκρινίζεται από “Sands, P., *Principles of International Environmental Law*, *supra* Σημ. 22, σελ. 448”.

3.2.2. Η Σύμβαση CLC 1969

Η CLC υιοθετήθηκε το 1969 και τέθηκε σε ισχύ το 1975²⁶. Αντικείμενό της είναι η αποζημίωση όσων υπέστησαν ζημιά από ρύπανση από πετρέλαιο, η οποία προκλήθηκε από ατύχημα πλοίου που μετέφερε πετρέλαιο²⁷. Η ευθύνη για τη ρύπανση που προκλήθηκε βαραίνει τον πλοιοκτήτη²⁸, ο οποίος όμως απαλλάσσεται από την ευθύνη αυτή, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις²⁹, ενώ το βάρος της απόδειξης το φέρει ο ίδιος. Ο πλοιοκτήτης δηλαδή, είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για οποιαδήποτε ζημιά προκαλείται από ρύπανση πετρελαίου και είναι υπόχρεος αποζημίωσης εκτός και αν η ζημιά προέρχεται από: α) πολεμικές ενέργειες, β) πράξη ή παράλειψη τρίτου που είχε την πρόθεση να προκαλέσει ζημιά και γ) από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φάρων και άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας. Η CLC 1969 υποχρεώνει τους πλοιοκτήτες των πλοίων που μεταφέρουν πάνω από 2.000 τόνους πετρελαίου να ασφαλίζουν το πλοίο τους και καλύπτει την αποζημίωση για ζημιά εντός των χωρικών υδάτων και της ΑΟΖ μιας χώρας³⁰. Η CLC 1969 εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις που τα πλοία μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο και όχι όταν η απόρριψη πετρελαίου προέρχεται από καύσιμα σε ταξίδι που το πλοίο είναι ερματισμένο (ballast voyage), ενώ δεν καλύπτει διαρροές πετρελαίου από άλλα πλοία εκτός των δεξαμενόπλοιων. Αυτό που είναι σημαντικό για τη CLC 1969 είναι ότι καλύπτει και τη ζημιά στο περιβάλλον, (pollution damage), αν και ο τρόπος που την ορίζει, προσδίδει μια χαλαρότητα ως προς την εφαρμογή της³¹.

²⁵ Όπως διευκρινίζεται από

“http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#25< διαθέσιμο στις 7/9/2008.

²⁶ Για το πρωτότυπο κείμενο της CLC 1969, βλ.,

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/civilpol1969.html>< διαθέσιμο στις 29/7/2008 . Επίσης βλ. Brown, E.D., *The International Law of the Sea, Volume II Documents, Cases and Tables*, Dartmouth Publishing Company Limited, Cornwall 1994, σελ. 260-274.

²⁷ Βλ. σχετικά M’Conigle, R. M., Zacher, M.W., *Pollution, Politics and International Law, Tankers at Sea*, *supra* Σημ. 23, σελ. 167-178, Mankabady, S., *The International Maritime Organization*, *supra* Σημ. 11, σελ. 379-394, Baughen, S., *Shipping Law*, 3rd Edition, Cavendish Publishing, 2004, σελ. 335-341, http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=660< διαθέσιμο στις 22/7/2008.

²⁸ Άρθρο 3, παρ. 1.

²⁹ Άρθρο 3, παρ. 2.

³⁰ Άρθρο 2.

³¹ Βλ. Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment* *supra* Σημ. 22, σελ. 387-388. Sands, P. *Principles of International Environmental Law*, *supra* Σημ. 22, σελ. 858, 913-915, Mason,

Η CLC 1969³² συμπληρώνεται από τα Πρωτόκολλα του 1976, 1984 και του 1992. Αδυναμία της CLC 1969 είναι το γεγονός ότι δεν καλύπτει το κόστος των μέτρων που λαμβάνονται για προληπτικούς λόγους, με σκοπό την αποφυγή της ρύπανσης σε περιπτώσεις που δεν υπήρξε απόρριψη.

3.2.3. Η Σύμβαση FUND 1971

Η CLC 1969 συμπληρώνεται από την FUND 1971³³. Η FUND³⁴ υιοθετήθηκε το 1971 και τέθηκε σε ισχύ το 1978³⁵. Σκοπός της ήταν η παροχή μιας συμπληρωματικής αποζημίωσης σε όσους είχαν υποστεί ζημιά από ρύπανση³⁶ σε περιπτώσεις που δεν καλύπτονταν από την CLC 1969, καθώς επίσης και η παροχή αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη για μερίδιο της ευθύνης που φέρει σύμφωνα με την CLC 1969, με την εξαίρεση της περίπτωσης ζημιάς εκ προθέσεως. Καλύπτει δηλαδή τις περιπτώσεις στις οποίες τα θύματα ζημιάς δεν έλαβαν την ανάλογη αποζημίωση, λόγω απαλλαγής του πλοιοκτήτη από την CLC 1969 ή οικονομικής αδυναμίας του, καθώς και σε περιπτώσεις που η ζημιά υπερέβαινε την ευθύνη του³⁷. Η FUND 1971 δεν ισχύει σε περιπτώσεις ρύπανσης από πολεμικό ή κυβερνητικό πλοίο που δεν λειτουργούσε για εμπορικούς σκοπούς, καθώς και σε περιπτώσεις αδυναμίας απόδειξης ότι η ρύπανση προήλθε από πλοίο³⁸. Επίσης δεν δίνεται αποζημίωση σε περιπτώσεις που ο αιτών την αποζημίωση ευθύνεται μερικά ή ολικά, μέσω παράλειψης ή παράνομης πράξης του για τη ζημιά που υπέστη.

M., "Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime", Vol. 27 Marine Policy (2003), σελ. 1–12.

³² Βλ. Anderson, P., *ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, supra Σημ. 15, σελ. 135-136, *Marine Environmental Law, Service Information*, Lloyd's of London Press LTD, London 1997, σελ. 4-1 ως 4-11.

³³ Για τα κείμενα της CLC 1969 και FUND 1971, βλ. *Liability and Compensation for Oil Pollution Damage:*

Texts of the 1992 Conventions and the Supplementary Fund Protocol, 2005 Edition, International Oil Pollution Compensation Funds. Ειδικά για το πρωτότυπο κείμενο της FUND 1971, βλ.

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpolfund1971.html> < διαθέσιμο στις 25/7/2008./

³⁴ Brown, E.D., *The International Law of the Sea, Volume I*, supra Σημ. 22, σελ. 389-391, Mankabady, S., *The International Maritime Organization*, supra Σημ. 11, σελ. 397-410.

³⁵ Sands, P. *Principles of International Environmental Law*, supra Σημ. 22, σελ. 915-922.

³⁶ Pollution damage: στο άρθρο 2 δίνεται και ο ορισμός της «ζημιάς από ρύπανση».

³⁷ Άρθρο 4, παρ.1.

³⁸ Άρθρο 4, παρ 2.

Η FUND 1971³⁹ συμπληρώνεται από τα Πρωτόκολλα του 1976, 1984, 1992⁴⁰ και 2003. Με το Πρωτόκολλο του 1992 καθιερώθηκε ένα νέο καθεστώς, το οποίο από το 1998 καταργούσε εκείνο της Σύμβασης του 1971, για τα κράτη που το υπέγραψαν. Το Πρωτόκολλο του 2003 καθιέρωσε ένα Διεθνές Συμπληρωματικό Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκή Ρύπανση (International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund). Η FUND 1971 τροποποιήθηκε μαζί με τη CLC 1969 το 2000, με αφορμή το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου “Erika”⁴¹.

Και οι δύο συμβάσεις αντικαταστάθηκαν από τα Πρωτοκολλά τους το 1999, ενώ για να συμμετάσχει κάποιο κράτος στη FUND 1971 πρέπει απαραίτητα να είναι μέλος της CLC 1969. Η σύμβαση FUND 1971 σταμάτησε να ισχύει στις 24/5/2002.

3.2.4. Η Σύμβαση INTERVENTION 1969

Η INTREVENTION⁴² υιοθετήθηκε το 1969, ακριβώς τη ίδια ημερομηνία με την CLC 1969 και τέθηκε σε ισχύ το 1975. Η Σύμβαση αυτή⁴³ στην ουσία δίνει στα κράτη το δικαίωμα να επεμβαίνουν στην ανοιχτή θάλασσα λαμβάνοντας μέτρα για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε επικείμενου κινδύνου από ρύπανση ή απειλή ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, εξαιρουμένων των πολεμικών και κυβερνητικών πλοίων⁴⁴. Κάθε κράτος-μέλος θα πρέπει, πριν λάβει τα εν λόγω μέτρα, να συμβουλευτεί τα άλλα κράτη που επηρεάζονται από το ίδιο περιστατικό ρύπανσης και ιδιαίτερα το κράτος ή τα κράτη σημαίας, καθώς και να ενημερώνει οποιονδήποτε ενδέχεται να επηρεαστεί από τα μέτρα αυτά. Επίσης οφείλει να συμβουλευτεί τους ειδικούς που θα επιλεγθούν από τον IMO για το σκοπό αυτό και τα μέτρα που λαμβάνει να μην θέτουν κίνδυνο για την ανθρώπινη ζωή. Επιπρόσθετα τα κράτη-μέλη οφείλουν να βοηθούν όποιον χρήζει βοήθειας χωρίς να θέτουν

³⁹ Βλ. M’Conigle, R. M., Zacher, M.W., *Pollution, Politics and International Law, Tankers at Sea*, *supra* Σημ. 23, σελ.182-192.

⁴⁰ Για το πρωτότυπο κείμενο του Πρωτοκόλλου του 1992, βλ. *Marine Environmental Law, Service Information*, *supra* Σημ. 32, σελ. 4-528 ως 4-534/1.

⁴¹ Βλ. ενότητα 3.9.2.

⁴² Βλ. Sands, P. *Principles of International Environmental Law*, *supra* Σημ. 22, σελ. 449-450, Mankabady, S., *The International Maritime Organization*, *supra* Σημ. 1,1 σελ. 365-369. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=258&doc_id=680< διαθέσιμο στις 2/8/2008.

⁴³ Για το πρωτότυπο κείμενο της σύμβασης, βλ. *Marine Environmental Law, Service Information*, *supra* Σημ. 32, σελ. 3-539 ως 3-547, <http://sedac.ciesin.org/entri/texts/intervention.high.seas.casualties.1969.html>< διαθέσιμο στις 2/8/2008, <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/intervn.htm>< διαθέσιμο στις 2/8/2008.

⁴⁴ Άρθρο 1.

εμπόδια στο πλήρωμα⁴⁵, καθώς και να ενημερώνουν τα ενδιαφερόμενα κράτη και τη Γενική Γραμματεία του Οργανισμού για τα μέτρα που λαμβάνουν⁴⁶.

Αυτό που είναι σημαντικό στην INTERVENTION 1969 είναι ότι προβλέπει, τα μέτρα που παίρνουν τα κράτη-μέλη να είναι ανάλογα της ζημιάς από την οποία απειλούνται, να είναι τα απολύτως απαραίτητα και να σταματήσουν αμέσως μόλις εκλείψει ο κίνδυνος. Η INTERVENTION συμπληρώθηκε από το Πρωτόκολλο του 1973⁴⁷ και τροποποιήθηκε τρεις φορές: το 1991, το 1996 και το 2002⁴⁸. Η σύμβαση αυτή επικρίθηκε από τα περικόκιστα και παράκτια κράτη. Γενικά η INTERVENTION είναι την πρώτη προσπάθεια του IMO να θίξει θέματα που άπτονται της δικαιοδοσίας των κρατών και για το λόγο αυτό καλείται και ως “Public Law Convention”⁴⁹.

3.2.5. Η Σύμβαση MARPOL 73/78

Η MARPOL 73/78⁵⁰ υιοθετήθηκε το 1973, αντικαθιστώντας τη Σύμβαση OILPOL 1954⁵¹. Αντικείμενό της είναι η πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία και είναι η σημαντικότερη διεθνής σύμβαση αναφορικά με το αντικείμενο αυτό. Καλύπτει και την ατυχηματική και τη λειτουργική ρύπανση από τις εξής ουσίες: πετρέλαιο (Παράρτημα I), υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα (Παράρτημα II), επιβλαβείς ουσίες που μετακινούνται δια θαλάσσης σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, κ.α. (Παράρτημα III), λύματα (Παράρτημα IV) και απορρίμματα (Παράρτημα V)⁵². Η Σύμβαση MARPOL 73/78⁵³ συμπληρώθηκε το

⁴⁵ Άρθρο 3.

⁴⁶ Άρθρο 3.6.

⁴⁷ Βλ. *Marine Environmental Law, Service Information*, supra Σημ. 32, σελ. 3-547 ως 3-550.

⁴⁸ Βλ. Sands, P. *Principles of International Environmental Law*, supra Σημ. 22, σελ. 449-50, http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=680 < διαθέσιμο στις 1/8/2008, <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/intervn.htm> < διαθέσιμο στις 1/8/2008.

⁴⁹ Βλ. M'Conigle R. M., Zacher M.W., *Pollution, Politics and International Law, Tankers at Sea*, supra Σημ. 23, σελ. 203.

⁵⁰ Για το πρωτότυπο κείμενο της MARPOL 73/78, βλ. *Marine Environmental Law, Service Information*, supra Σημ. 32, σελ. 1-505 ως 1-515, Sands, P. *Principles of International Environmental Law*, supra Σημ. 22, σελ. 440-445, <http://sedac.ciesin.org/entri/texts/pollution.from.ships.1973.html> < διαθέσιμο στις 10/7/2008.

⁵¹ Αναφορικά με την OILPOL 1954 και τη σχέση της με τη MARPOL 73/78, βλ. Brown, E.D., *The International Law of the Sea*, supra Σημ. 22, σελ. 379-382. Επίσης βλ. Mitchell, R.B., *International Oil Pollution at Sea, Environmental Policy and Treaty Compliance*, The Mitt Press, Cambridge 1994, σελ. 77-107.

⁵² Βλ. Sands, P. *Principles of International Environmental Law*, supra Σημ. 22, σελ. 440-445, *EMARC: MARPOL Rules and Ship Generated Waste*, Office for Official Publications of the European Communities, 1999, σελ. 15-25, 28, Drewry Shipping Consultants, *Safer Cleaner Ships, What are the Financial Implications?* Drewry Shipping Consultants, London 1996, σελ. 23-39. Για την ανάλυση της

1978⁵⁴ από το σχετικό με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 Πρωτόκολλο, για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία. Έτσι, όταν αναφερόμαστε στη συγκεκριμένη Σύμβαση, εξυπακούεται ότι αναφερόμαστε στη Σύμβαση του 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε το 1978 από το Πρωτόκολλό της. Για το λόγο αυτό αναφέρεται ως MARPOL 73/78⁵⁵.

Η MARPOL 73/78 αποτελείται από 20 άρθρα, ενώ το Πρωτόκολλο του '78 από 9 άρθρα. Τέθηκε σε ισχύ το 1983, ενώ το 2005 τέθηκε σε ισχύ και το έκτο Παράρτημά της αναφορικά με την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία⁵⁶. Από τα παραρτήματα της MARPOL 73/78, μόνο το I και II είναι υποχρεωτικά.

Η Σύμβαση, τα παραρτήματά της και τα Πρωτόκολλά της, έχουν τροποποιηθεί αρκετές φορές μέχρι σήμερα⁵⁷. Σε γενικές γραμμές η MARPOL 73/78 προβλέπει στη σημερινή της μορφή, την ύπαρξη πιστοποιητικών στα δεξαμενόπλοια από 150 GRT⁵⁸ και πάνω και όλα τα πλοία από 400 GRT και τις επιθεωρήσεις από όργανα εξουσιοδοτημένα ειδικά από την Αρχή κάθε κράτους-μέλους, ως προς την πληρότητα και ύπαρξη του πιστοποιητικού⁵⁹. Επίσης όλα τα πλοία πρέπει να τηρούν βιβλίο πετρελαίου, ενώ τα παράκτια κράτη-μέλη της σύμβασης οφείλουν να εγκαταστήσουν ευκολίες υποδοχής, καθώς να αποφεύγουν τις αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Οι απαιτήσεις της MARPOL 73/78 δεν υπερισχύουν των κυριαρχικών δικαιωμάτων των κρατών, όπως προκύπτουν από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και δεν

MARPOL 73/78, βλ. Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, *supra* Σημ. 22, σελ. 362-370.

⁵³ Η MARPOL 73/78 υιοθετήθηκε μετά από συστάσεις που έγιναν κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης της Στοκχόλμης για το Ανθρώπινο Περιβάλλον, το 1972. Βλ. Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, *supra* Σημ. 22, σελ. 348.

⁵⁴ Κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της Ρύπανσης, η οποία έγινε με αφορμή κάποια ατυχήματα δεξαμενόπλοιων, κατά το χρονικό διάστημα 1976-77.

⁵⁵ Για την απόδοση του κειμένου της MARPOL 73/78 στα ελληνικά, βλ. Δουμάνης, Δ. Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *MARPOL 73/78*, Κωδικοποιημένη έκδοση 1993, εκδ. Σταυριδάκης, Αθήνα.

⁵⁶ Υιοθετήθηκε το 1997. Βλ.

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=678#18< διαθέσιμο στις 6/8/2008.

⁵⁷ Για την αναλυτική λίστα των τροποποιήσεων της MARPOL 73/78, βλ. Παράρτημα 2. Ειδικά για τις τροποποιήσεις 1994, 1995 και 1996, βλ. Δουμάνης, Δ. Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *MARPOL 73/78, Τροποποιήσεις 1994, 1995 και 1996*, εκδ. Σταυριδάκης, Αθήνα.

⁵⁸ Μονάδα μέτρησης της ολικής χωρητικότητας του πλοίου.

⁵⁹ Άρθρο 5 της Σύμβασης. Για τα πιστοποιητικά και βιβλία που πρέπει να φέρουν τα πλοία, βλ. Μαλέρμπας, Μ., *Δίκαιο Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, Τόμος Α1, Εθνικές και Διεθνείς Διατάξεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2003, σελ. 81-85.

ισχύουν για πολεμικά πλοία. Η MARPOL 73/78 συμπεριλαμβάνει τη Μεσόγειο Θάλασσα στις περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές⁶⁰.

Στο καθεστώς της MARPOL 73/78 ισχύουν ορισμένοι κώδικες, όπως ο IBC Code⁶¹ και ο Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά σε Μεγάλη Ποσότητα (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk-BCH Code⁶²). Αυτό που είναι σημαντικό στη MARPOL 73/78 είναι το γεγονός ότι, με την τροποποίηση του 1992 κάνει έναν διαχωρισμό ανάμεσα στα νέα και υπάρχοντα δεξαμενόπλοια και υιοθετεί τους κανονισμούς 13F και 13G για τις δύο κατηγορίες δεξαμενόπλοιων αντίστοιχα. Σύμφωνα με τον κανονισμό 13F τα νέα δεξαμενόπλοια από 500 dwt⁶³ και πάνω, θα πρέπει να κατασκευαστούν με: 1) διπλό πυθμένα ή διπλό περίβλημα (double hull, double bottom tankers), 2) ενδιάμεσο κατάστρωμα (middeck tankers), 3) οποιοδήποτε εναλλακτικό σχέδιο που αποφέρει σε ισόβαθμο επίπεδο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση. Ο κανονισμός 13G ισχύει για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια από 20.000 dwt και πάνω και για τα πλοία μεταφοράς προϊόντων από 30.000 dwt και πάνω, κατασκευασμένα από το 1980 και μετά. Τα πλοία αυτά έχουν κάποιο χρονικό περιθώριο από την ημερομηνία παράδοσής τους, για να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 13F, ενώ στο μεταβατικό χρονικό διάστημα θα επιθεωρούνται από τον IMO. Τα πλοία που κατασκευάστηκαν νωρίτερα από το 1980 πρέπει ή να αποσυρθούν ή να συμμορφωθούν με τον κανονισμό⁶⁴.

⁶⁰ Στις ευαίσθητες περιοχές, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις του 1997, απαγορεύεται η εκροή στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαϊκού μίγματος, από οποιοδήποτε δεξαμενόπλοιο και πλοίο άνω των 400 gt.

⁶¹ Κατά την τροποποίηση του παραρτήματος II. Ο κώδικας IBC είναι υποχρεωτικός και για τη MARPOL 73/78 και για τη SOLAS 1974.

⁶² Στο Εξής BHC. Ο κώδικας αυτός είναι υποχρεωτικός για τη MARPOL 73/78 και προαιρετικός για τη SOLAS 1974. Βλ. International Maritime Organization, *BCH Code, Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying dangerous Chemicals in Bulk*, 1993 Edition, International Maritime Organization, London, 1994, http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=678#18 < διαθέσιμο στις 4/8/2008.

⁶³ Μονάδα μέτρησης του βάρους του ωφέλιμου φορτίου του πλοίου.

⁶⁴ Βλ. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=678#18 < διαθέσιμο στις 30/7/2008, http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#20, < διαθέσιμο στις 30/7/2008.

3.3. Ατυχήματα Πλοίων του 1976-1977 και Υιοθέτηση των Πρωτοκόλλων του 1978 της MARPOL 73/78 και SOLAS 1974

Σύμφωνα με τον ΙΜΟ, εξαιτίας διαφόρων ατυχημάτων πλοίων που έγιναν κατά τη χρονική περίοδο 1976-1977, έλαβε χώρα η Διεθνής Διάσκεψη για την Ασφάλεια των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης. Κατά τη διάρκεια της διάσκεψης αυτής, εκτός από την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου της MARPOL 73/78, το οποίο αναφέρθηκε στην υπό-ενότητα 3.2.5., υιοθετήθηκε και το Πρωτόκολλο 1978 της SOLAS 1974⁶⁵, αναφορικά με το σχεδιασμό και τη λειτουργία των δεξαμενόπλοιων. Το Πρωτόκολλο αυτό επιφέρει αλλαγές στο κεφάλαιο 1 της SOLAS 1974, όπως η πραγματοποίηση των μη προγραμματισμένων επιθεωρήσεων, καθώς και στα κεφάλαια II-1, II-2 και V. Οι βασικότερες τροποποιήσεις που εισήγαγε το Πρωτόκολλο ήταν η εισαγωγή του Συστήματος Αδρανούς Αερίου στα καινούρια πλοία μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου και προϊόντων χωρητικότητας πάνω από 20.000 dwt, καθώς και στα ήδη υπάρχοντα ακατέργαστου πετρελαίου χωρητικότητας πάνω από 70.000 dwt, μέχρι το Μάη του 1985 και το Μάη του 1983 αντίστοιχα. Επίσης έγινε υποχρεωτική η εγκατάσταση ραντάρ σε όλα τα πλοία, ανάλογα με τη χωρητικότητά τους, καθώς επίσης και δύο συστημάτων ελέγχου οδήγησης για όλα τα δεξαμενόπλοια. (steering gear control systems).

3.4. Το ατύχημα του “Amoco-Cadiz” και οι Τροποποιήσεις του 1981 της SOLAS 1974

3.4.1 “To Amoco Cadiz”

Το δεξαμενόπλοιο “Amoco Cadiz” έμεινε γνωστό στην ιστορία γιατί προκάλεσε τη μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα που είχε υπάρξει ποτέ μέχρι το 1978 που συνέβη, ενώ από πολλούς συγκαταλέγεται στην πέμπτη μεγαλύτερη παγκοσμίως. Το “Amoco Cadiz” διασπάστηκε στα δύο, μετά από προσάραξη που προκλήθηκε από ζημιά στο πηδάλιο λόγω κακοκαιρίας. Το πλοίο ήταν ακυβέρνητο για περίπου 12 ώρες και οι προσπάθειες ρυμούλκησης του δεν έληξαν επιτυχώς. Όλο το φορτίο του πλοίου (220

⁶⁵ Όπως διευκρινίζεται από

“http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#2002security< διαθέσιμο στις 7/9/2008”.

τόνοι πετρελαίου) χύθηκε στη θάλασσα προκαλώντας μια πετρελαιοκηλίδα έκτασης 1.287 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Το ναυάγιο του “Amoco Cadiz” οδήγησε σε μεγάλη απώλεια θαλάσσιας ζωής. Δύο εβδομάδες μετά από το ατύχημα, ξεβράστηκαν στην ξηρά εκατομμύρια νεκρών μαλακίων, αχινών και άλλων βενθικών ειδών, ενώ ο θαλάσσιος τουρισμός της περιοχής υπέστη σημαντική ζημιά⁶⁶.

Το ατύχημα του “Amoco Cadiz”



Πηγή: <http://www.incidentnews.gov/famous>< διαθέσιμο στις 30/8/2008

3.4.2. Οι Τροποποιήσεις του 1981 της SOLAS 1974

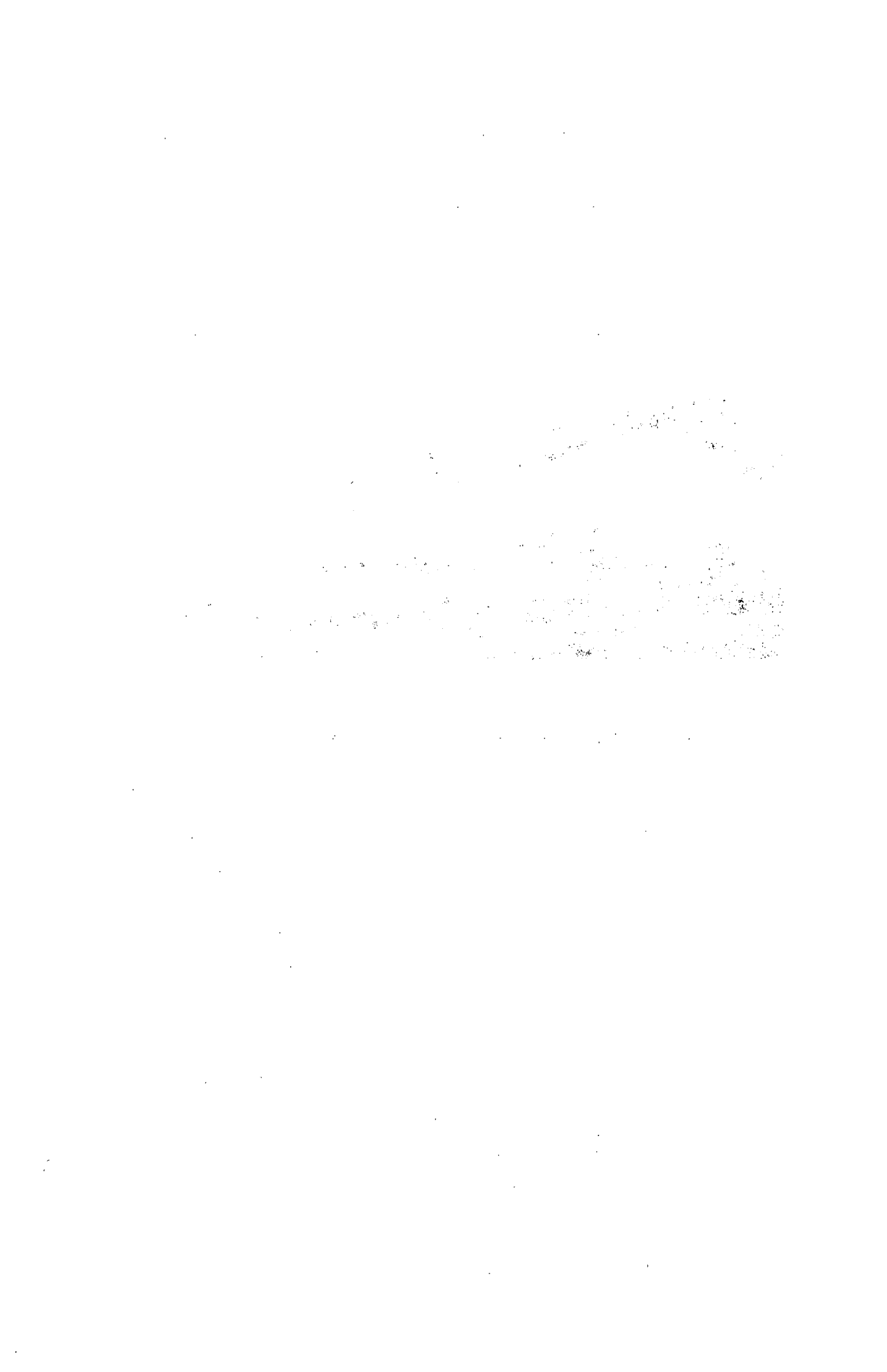
Το ατύχημα του “Amoco Cadiz” αποτέλεσε αφορμή για τις τροποποιήσεις του 1981 της SOLAS 1974⁶⁷, σύμφωνα με τις οποίες τα κεφάλαια II-1 και II-2 ξαναγράφτηκαν και επέφεραν ορισμένες αλλαγές, όπως για παράδειγμα η μετατροπή της οδηγίας A.325(IX) αναφορικά με μηχανολογικές και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις στα επιβατηγά και φορτηγά πλοία⁶⁸ και η υιοθέτηση της απόφασης A.327(IX) αναφορικά με τις πυρκαγιές στα επιβατηγά⁶⁹. Επίσης έγιναν κάποιες αλλαγές στα κεφάλαια III, IV, V και VII.

⁶⁶ Βλ. σχετικά Μοίρα, Π., *Η Θαλάσσια Μεταφορά Πετρελαίου, Απειλή στην Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού*, 2007, http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=2831&lang=1&catid=1#_ftn16 < διαθέσιμο στις 23/8/2008, Dand, I. W., “Case study: Cargo Ship in The North Sea”, Cargo Systems International από *Proceedings of Safe Ship, Safe Cargo Conference*, 29-30th September 1987 in London, Volume II, CS Publications Ltd., Surrey 1987, σελ. 35-41.

⁶⁷ Όπως διευκρινίζεται από http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#2002security< διαθέσιμο στις 23/8/2008.

⁶⁸ Κεφάλαιο I.

⁶⁹ Κεφάλαιο II.



3.4.3. Τα Πρωτόκολλο του 1984 των Συμβάσεων CLC 1969 και FUND 1971

Το ατύχημα του “Amoco Cadiz” επέφερε ζημιά πολύ μεγαλύτερη από το όριο που μπορούσε να καλύψει η CLC 1969. Έτσι αποτέλεσε αφορμή *μαζί με άλλα ατυχήματα πλοίων*, για την υιοθέτηση των Πρωτοκόλλων του 1984 των Συμβάσεων CLC 1969 και FUND 1971, για την αύξηση των ορίων της αποζημίωσης⁷⁰. Τελικά όμως κανένα από τα Πρωτόκολλα δεν τέθηκε σε ισχύ, λόγω της αποδοχής τους από πολύ μικρό αριθμό κρατών. Έτσι το 1992 υιοθετήθηκαν νέα Πρωτόκολλα και για τις δύο Συμβάσεις.

3.5. Το ατύχημα του “Herald of Free Enterprise” και οι Τροποποιήσεις του 1988 της SOLAS 1974

3.5.1. Το “Herald of Free Enterprise”

Το “Herald of Free Enterprise” ήταν ένα επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο, το οποίο το Μάρτη 1987, αναποδογύρισε 20 λεπτά μετά την αναχώρησή του από το Ζεμπρούγκε του Βελγίου, λόγω εισροής υδάτων από κακή στεγανοποίηση. Το ατύχημα οφείλεται καθαρά στον ανθρώπινο παράγοντα και στοίχησε τη ζωή 193⁷¹ ανθρώπων. Το ατύχημα αυτό θεωρείται το χειρότερο ναυτικό ατύχημα της Μ. Βρετανίας σε περίοδο ειρήνης μετά τον Τιτανικό, από πλευράς ανθρώπινης απώλειας.

3.5.2. Οι Τροποποιήσεις του 1988 της SOLAS 1974

Το ατύχημα αυτό αποτέλεσε αφορμή για τις τροποποιήσεις του Απριλίου του 1988 της SOLAS 1974⁷² και συγκεκριμένα για την υιοθέτηση των κανονισμών 23-2 και 42-1 στο κεφάλαιο II-1 της SOLAS 1974, αναφορικά με τη βελτίωση του ελέγχου

⁷⁰Όπως διευκρινίζεται από “Faure, M., Hui, W., “Financial Caps for Oil Pollution Damage: A Historical Mistake?”, Vol. 32 Marine Policy (2008), σελ. 592, 596-597”.

⁷¹ Βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/Herald_of_Free_Enterprise< διαθέσιμο στις 4/8/2008.

⁷² Όπως διευκρινίζεται από http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#2002security< διαθέσιμο στις 7/9/2008.

των πορτών και των περιοχών που βρίσκεται το φορτίο, καθώς και τη βελτίωση του φωτισμού έκτακτης ανάγκης⁷³.

Επίσης αποτέλεσε αφορμή για ορισμένες από τις τροποποιήσεις του Οκτωβρίου του 1988 της SOLAS 1974, αναφορικά με τη σταθερότητα των επιβατηγών πλοίων. Το ατύχημα του “Herald of Free Enterprise” θεωρείται από πολλούς ότι ήταν μια από τις γενεσιουργές αιτίες ISM Code μαζί με άλλα ατυχήματα πλοίων, όπως το “Scandinavian Star”⁷⁴.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τροποποιήσεις της SOLAS 1974 της επόμενης χρονιάς (1990), κατά τις οποίες εισήχθη το μέρος B-1 στο κεφάλαιο II-1 της Σύμβασης αναφορικά με τα φορτηγά πλοία και τη σταθερότητα, προήλθαν από κάποιες πιθανές προβλέψεις, μέσω της μελέτης μιας βάσης δεδομένων του IMO, αναφορικά με συγκρούσεις πλοίων⁷⁵.

3.6. Το ατύχημα του “Exxon Valdez”, οι τροποποιήσεις του 1992 της MARPOL 73/78 και η Υιοθέτηση της Σύμβασης OPRC 1990

3.6.1. Το “Exxon Valdez”

Το δεξαμενόπλοιο “Exxon Valdez”⁷⁶ προσέκρουσε σε ύφαλο, στην περιοχή του “Prince William Sound” της Αλάσκας, το 1989. Το πλοίο μετέφερε 53,1 εκατ. γαλόνια ακατέργαστο πετρέλαιο, από τα οποία τα 10,8 εκατομμύρια κατέληξαν στη θάλασσα. Ως αποτέλεσμα, δημιουργήθηκε μια πετρελαιοκηλίδα, η οποία θεωρείται η μεγαλύτερη οικολογική καταστροφή στην ιστορία των ΗΠΑ. Συνολικά από τη ρύπανση, σε βάθος χρόνου, πέθαναν περίπου 250.000-500.000 πτηνά, ενώ οι

⁷³ Μετά από πρόταση του Ηνωμένου Βασιλείου.

⁷⁴ Όπως διευκρινίζεται από “Anderson, P., *ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, supra Σημ. 15, σελ. 15-16, Γουλιέλμος, Α.Μ, Γκιζάκης, Κ., *Έλεγχος Ποιότητας στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 1997, σελ. 181”. Για το ατύχημα του “Scandinavian Star” και τα περιστατικά πυρκαγιάς, βλ. Rawson, K.J., Tupper, E.C., *Basic Ship Theory*, Volume 1, Fifth edition, Butterworth Heinmann, Oxford 2001, σελ. 159-160.

⁷⁵ Όπως διευκρινίζεται από

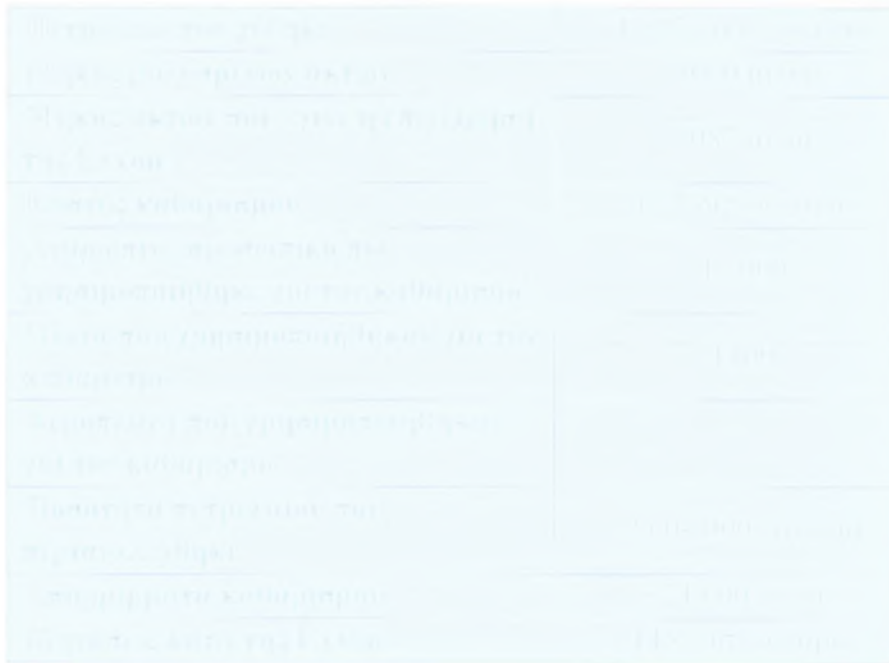
“http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#2002security< διαθέσιμο στις 7/9/2008”.

⁷⁶ Βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_Valdez_oil_spill< διαθέσιμο στις 4/8/2008.

αρνητικές για το θαλάσσιο περιβάλλον συνέπειες ήταν ορατές ακόμη και μετά από 15 χρόνια⁷⁷.

Με αφορμή το ατύχημα του “Εκxon Valdez”, έγιναν οι τροποποιήσεις του 1992 στη MARPOL 73/78⁷⁸. Επίσης, το ατύχημα του “Εκxon Valdez” αποτέλεσε αφορμή για την υιοθέτηση της OPRC 1990⁷⁹.

Η Ρύπανση που προκάλεσε το “Εκxon Valdez”



Πηγή: Αλεξόπουλος Α.Β., Βλάχος Γ.Π., *Τεχνικοοικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, εκδ. Σταμούλης, Πειραιάς 1995, σελ. 199.

3.6.2. Οι Τροποποιήσεις του 1992 της MARPOL 73/78

Με αφορμή το ατύχημα του “Εκxon Valdez”, έγιναν οι τροποποιήσεις του 1992 στη MARPOL 73/78, αναφορικά με το διαχωρισμό των δεξαμενόπλοιων σε νέα και υπάρχοντα και την υιοθέτηση των κανονισμών 13F και 13G για τις δύο κατηγορίες

⁷⁷Stringer, W. J., Dean, K. G., Guritz, R. M., Garbeil, H. M., Groves, J. E. and Ahlnaes, K., “Detection of Petroleum Spilled from the MV Exxon Valdez”, Vol. 13:5 International Journal of Remote Sensing (1992), σελ. 799-824.

⁷⁸Όπως διευκρινίζεται από “Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, supra Σημ. 22, σελ. 363, http://www.cedre.fr/uk/spill/exxon_va/exxon_valdez.htm < διαθέσιμο στις 7/9/2008”.

⁷⁹Όπως διευκρινίζεται από “Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, supra Σημ. 22, σελ. 377”.

πλοίων αντίστοιχα⁸⁰. Οι κανονισμοί αυτοί τροποποιήθηκαν ξανά το 2001 και το 2003, βάσει των ατυχημάτων του "Erika" και "Prestige" αντίστοιχα⁸¹.

3.6.3. Η Σύμβαση OPRC 1990

Η OPRC υιοθετήθηκε το 1990 και τέθηκε σε ισχύ το 1995⁸². Αποτελείται από 19 άρθρα και αποσκοπεί στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για την αντιμετώπιση περιστατικών εκτάκτου ανάγκης. Τα κράτη-μέλη της οφείλουν να λαμβάνουν μέτρα για την εξέταση των περιστατικών ρύπανσης, είτε σε εθνικό επίπεδο, είτε σε συνεργασία με άλλα κράτη. Επίσης τα πλοία των κρατών-μελών και οι εγκαταστάσεις ξηράς είναι υποχρεωμένα να έχουν ένα σχέδιο εκτάκτου ανάγκης για ρύπανση από πετρέλαιο και να αναφέρουν τα περιστατικά ρύπανσης στις παράκτιες αρχές, ενώ παράλληλα οφείλουν να παρέχουν βοήθεια σε περιστατικά ρύπανσης εκτάκτου ανάγκης. Βασική αρχή της Σύμβασης είναι ότι ο ρυπαίνων ευθύνεται για την αποζημίωση των θυμάτων της ρύπανσης που προκάλεσε. Η Σύμβαση αναγνωρίζει τις ανάγκες των αναπτυσσόμενων και μικρών νησιωτικών κρατών και προβλέπει τεχνική συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη. Επίσης προσδίδει στον IMO σημαντικό συντονιστικό ρόλο. Η OPRC 1990 συμπληρώνεται από το Πρωτόκολλο HNS-OPRC, το οποίο υιοθετήθηκε το 2000⁸³.

3.7. Το Ατύχημα του "Braer" και οι Τροποποιήσεις του 1994 της SOLAS 1974

3.7.1. Το "Braer"

Το δεξαμενόπλοιο "Braer", τον Ιανουάριο του 1993, μετά από μηχανική βλάβη που προκλήθηκε από την είσοδο θαλασσινού νερού στις αποθήκες του, λόγω

⁸⁰ Βλ. υποενότητα 3.2.5.

⁸¹ Βλ. υποενότητες 3.9.2. και 3.11.2. αντίστοιχα.

⁸² Για το πρωτότυπο κείμενο της OPRC 1990, βλ.

<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/oil.pollution.preparedness.1990.html> < διαθέσιμο στις 4/8/2008,

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpolresponse1990.html> < διαθέσιμο στις 30/7/2008.

Σχετικά με τη OPRC 1990, βλ. *Marine Environmental Law, Service Information*, supra Σημ. 33, σελ. 3-18 ως 3-2, Sands, P. *Principles of International Environmental Law*, supra Σημ. 22, σελ. 451-452, Drewry Shipping Consultants, *Safer Cleaner Ships*, supra Σημ. 52, σελ. 40-41,

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=258&doc_id=682 < διαθέσιμο στις 6/8/2008.

⁸³ Βλ. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=683 < διαθέσιμο στις 7/8/2008.

κακοκαιρίας, εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του και παρέμεινε ακυβέρνητο, προσαράσσοντας στα νησιά Σέτλαντ του Ηνωμένου Βασιλείου. Δώδεκα μέρες μετά διχοτομήθηκε, με αποτέλεσμα όλο το φορτίο του πλοίου (ακατέργαστο πετρέλαιο) να εκχυθεί στη θάλασσα ή να εξατμιστεί, προκαλώντας ρύπανση μεγάλης θαλάσσιας έκτασης, με αποτέλεσμα την απαγόρευση της αλιείας στην περιοχή και την υποβάθμιση της ιχθυοκαλλιέργειας και του εμπορίου του σολομού. Επίσης, λόγω της εξάτμισης του φορτίου του πλοίου, παρουσιάστηκαν δυσμενείς επιδράσεις από τη ρύπανση ακόμη και στην κτηνοτροφία, ενώ οι στέγες των παράκτιων κατοικιών γέμισαν με μόρια υδρογονανθράκων. Ως αποτέλεσμα, πάνω από 2.000 άτομα αιτήθηκαν αποζημίωσης για την προκαλούμενη ρύπανση⁸⁴.

Το ατύχημα του “Braer”



Πηγή: <http://www.cedre.fr/uk/spill/braer/braer.htm> <διαθέσιμο στις 23/8/2008

3.7.2. Οι Τροποποιήσεις του 1994 της SOLAS 1974

Με αφορμή το ατύχημα του “Braer”, εισήχθη κατά τις τροποποιήσεις της SOLAS 1974, το Μάη του 1994, ο Κανονισμός 8.1 στο κεφάλαιο V της SOLAS 1974⁸⁵. Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, τα πλοία υποχρεούνται να δίνουν αναφορά στις αρχές των παράκτιων κρατών, αναφορικά με την είσοδο και παρουσία τους στις

⁸⁴ Βλ. <http://www.cedre.fr/uk/spill/braer/braer.htm> < διαθέσιμο στις 23/8/2008, Μοίρα Π., *Η Θαλάσσια Μεταφορά Πετρελαίου, Απειλή στην Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού*, *supra* Σημ. 66.

⁸⁵ Όπως διευκρινίζεται από “Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, *supra* Σημ. 22, σελ. 371”.



ειδικές περιοχές που καλύπτονται από το σύστημα αναφοράς, καθώς και στις περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές⁸⁶.

3.8. Το Ατύχημα του “Estonia” και οι τροποποιήσεις του 1995 της SOLAS 1974

3.8.1. Το “Estonia”

Το Ε/Γ-Ο/Γ “Estonia” βυθίστηκε στη Βαλτική Θάλασσα το 1994 και αποτέλεσε ένα από τα πιο μεγάλα ατυχήματα πλοίων από πλευράς ανθρωπίνων απωλειών, του 20^{ου} αιώνα, αφού προκάλεσε το θάνατο 852 ανθρώπων. Το ατύχημα προκλήθηκε αρχικά από ζημιά προκαλούμενη από ισχυρά κύματα, κάτι που προκάλεσε βλάβη στη ράμπα που βρισκόταν πριν από το χώρο που ήταν τα αυτοκίνητα. Ως αποτέλεσμα εισήλθε νερό στο χώρο των αυτοκινήτων και μετατοπίστηκε το βάρος του πλοίου⁸⁷.

3.8.2. Οι Τροποποιήσεις της SOLAS 1974 του 1995

Το ατύχημα του “Estonia” αποτέλεσε αφορμή για τις τροποποιήσεις της SOLAS 1974 το Νοέμβριο του 1995, αναφορικά με την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων τύπου *roll on-roll off*⁸⁸ και κυρίως σε σχέση με την ευστάθεια και το κεφάλαιο II-1⁸⁹. Συγκεκριμένα, με τις τροποποιήσεις αυτές, επεκτείνονται τα σχετικά με τη σταθερότητα μέτρα που είχαν εισήχθη με τις τροποποιήσεις του Οκτώβρη του 1988, μετά το ατύχημα του “Herald of Free Enterprise”, και στα ήδη υπάρχοντα πλοία, εκτός από εκείνα που φτιάχτηκαν από το 1990 και μετά, όπως προέβλεπαν οι προηγούμενες τροποποιήσεις. Επίσης εισάγονται ορισμένες αλλαγές σε σχέση με τα επιβατηγά πλοία χωρητικότητας πάνω από 400 επιβάτες, καθώς και στα κεφάλαια III, IV, V και VI αναφορικά με το σωστικό εξοπλισμό, τις ραδιοεπικοινωνίες, την ασφαλή ναυσιπλοΐα και τη μεταφορά των φορτίων.

⁸⁶ Βλ. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#31 < διαθέσιμο στις 23/8/2008.

⁸⁷ Όπως συνέβη και με το ατύχημα του Herald of Free Enterprise. Βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/MS_Estonia < διαθέσιμο στις 5/8/2008.

⁸⁸ Πλοίο φόρτωσης με ίδια μέσα.

⁸⁹ Όπως διευκρινίζεται από

“http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#2002security < διαθέσιμο στις 7/9/2008”.

3.9. Το Ατύχημα του “Erika” και οι Τροποποιήσεις των Συμβάσεων MARPOL 73/78, CLC 1969 και FUND 1971

3.9.1. Το “Erika”

Το δεξαμενόπλοιο “Erika”, βυθίστηκε το 1999, λόγω διχοτόμησης της γάστρας του που προκλήθηκε από κακοκαιρία, 60 μίλια από τις γαλλικές ακτές της Βρετάνης. Το πλοίο μετέφερε 20.000 τόνους βαρέως καυσίμου πετρελαίου το οποίο εκχύθηκε στη θάλασσα, με αποτέλεσμα την πρόκληση της μεγαλύτερης περιβαλλοντικής καταστροφής που έπληξε ποτέ τη Γαλλία και μια από τις μεγαλύτερες ρυπάνσεις από πετρέλαιο παγκοσμίως. Μια από τις αρνητικές συνέπειες του ατυχήματος, ήταν ο θάνατος θαλάσσιων πτηνών. Από τις ακτές περισυλλέχθηκαν περίπου 65.000 πουλιά καλυμμένα με πετρέλαιο, από τα οποία τα 50.000 ήταν νεκρά. Επίσης, ζημιές προκλήθηκαν στις παράκτιες αλιευτικές επιχειρήσεις, στα οστρακοειδή και στα μύδια, στα αλατωρυχεία και στα τουριστικά θέρετρα⁹⁰.

Εκτός του πολύ μεγάλου ρόλου που έπαιξε το ατύχημα στην ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης, κυρίως λόγω της τεράστιας περιβαλλοντικής καταστροφής που επέφερε, αποτέλεσε το έναυσμα μιας σειράς πολύμηνων συζητήσεων μεταξύ παγκόσμιων οργανισμών όσον αφορά τα προβλεπόμενα μέτρα ασφάλειας και το μέγιστο όριο ηλικίας των πλοίων. Μεταξύ αυτών των οργανισμών υπήρξαν η Διεθνής Οργάνωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Association of Independent Tanker Owners-INTERTANKO⁹¹) και μέλη του Διεθνούς Ναυτικού Φόρουμ Εταιριών Πετρελαίου (Oil Companies International Marine Forum-OCIMF⁹²), όπως η Shell και η Exxon Mobil. Τελικά αποφασίστηκε από κοινού πως τα μέχρι πρότινος επιβαλλόμενα πρότυπα έπρεπε να γίνουν αυστηρότερα.

3.9.2. Οι Τροποποιήσεις της MARPOL 73/78 του 2001 και των CLC 1969 και FUND 1971

Με αφορμή το ατύχημα του “Erika” έγιναν οι τροποποιήσεις του κανονισμού 13G του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78, το 2001, με σκοπό την επιτάχυνση

⁹⁰ Βλ. [http://en.wikipedia.org/wiki/Erika_\(tanker\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Erika_(tanker)), <http://www.le-cedre.fr/uk/spill/erika/erika.htm> < διαθέσιμο στις 5/8/2008.

⁹¹ Βλ. <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=1086> < διαθέσιμο στις 4/8/2008.

⁹² Βλ. <http://www.ocimf.com/> < διαθέσιμο στις 4/8/2008.

της σταδιακής κατάργησης των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων⁹³. Σύμφωνα λοιπόν με τις τροποποιήσεις, τα μονοπύθμενα δεξαμενόπλοια που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13 F, θα πρέπει να έχουν αποσυρθεί μέχρι το 2007 (1982+25) ή το 2012 (1982+30) σε ορισμένες περιπτώσεις. Όμως τα κράτη σημαίας θα έχουν το δικαίωμα να επιτρέψουν σε ορισμένα καινούρια μονοπύθμενα δεξαμενόπλοια που πληρούν ορισμένες τεχνικές προδιαγραφές, να συνεχίσουν να λειτουργούν ως τα 25 τους χρόνια. Παράλληλα αναγνωρίστηκε το δικαίωμα των κρατών-λιμένων να αρνούνται την είσοδο των εν λόγω πλοίων στις εγκαταστάσεις τους⁹⁴, αρκεί να έχουν προειδοποιήσει προηγουμένως τον IMO (όπως η ΕΕ των 15 και η Κύπρος με τη Μάλτα). Τελικά όμως, η ημερομηνία απόσυρσης των τροποποιήσεων αυτών, αναθεωρήθηκε πάλι με αφορμή το ατύχημα του “Prestige”.

Επίσης, μετά τα ατύχημα του “Erika”, καθιερώθηκε το Σχέδιο Αξιολόγησης της Κατάστασης (Condition Assessment Scheme-CAS⁹⁵)⁹⁶. Το CAS επιβάλλει ορισμένα μέτρα πρόληψης της ρύπανσης για τα μονοπύθμενα δεξαμενόπλοια, σε σχέση κυρίως με τον έλεγχο και την επαλήθευση της δομικής κατάστασης του πλοίου και των εγγράφων και διαδικασιών ερευνών που έχουν πραγματοποιηθεί. Το CAS τέθηκε σε ισχύ το 2005 και συμπληρώνει τις απαιτήσεις του Ενισχυμένου Προγράμματος Ερευνών (Enhanced Survey Programme-ESP), ενώ αναλαμβάνεται από κοινού με το Ενισχυμένο Πρόγραμμα Ερευνών των Επιθεωρήσεων (Enhanced Survey Programme of Inspections)⁹⁷.

Επιπρόσθετα, το ατύχημα του “Erika” αποτέλεσε αφορμή για τις τροποποιήσεις του Οκτωβρίου του 2000 στα πλαίσια της CLC 1969 και της FUND 1971, αναφορικά με την αύξηση των ορίων της αποζημίωσης κατά 50% στα θύματα ρύπανσης από πετρέλαιο από δεξαμενόπλοια⁹⁸.

⁹³ Όπως διευκρινίζεται στο http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=68&doc_id=550 < διαθέσιμο στις 7/8/2008.

⁹⁴ Παράγραφος 8(b).

⁹⁵ Στο εξής CAS.

⁹⁶ Όπως διευκρινίζεται στο “http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=67&doc_id=967 < διαθέσιμο στις 7/8/2008”.

⁹⁷ Βλ. http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=1025 < διαθέσιμο στις 7/8/2008.

⁹⁸ Όπως διευκρινίζεται στο “http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=67&doc_id=967 < διαθέσιμο στις 7/8/2008”.

3.10. Το Ατύχημα του “Castor” και οι Τόποι Καταφυγής

3.10.1. Το “Castor”

Το δεξαμενόπλοιο “Castor”, στις αρχές του 2001, ενώ βρισκόταν στη δυτική Μεσόγειο υπέστη ρωγμή 24 μέτρων στον πυθμένα του, λόγω ανεπάρκειας της δομής του. Παρά το γεγονός ότι υπήρχαν πολλές πιθανότητες έκρηξης και διχοτόμησής του, οι αρχές του Μαρόκου και του Γιβραλτάρ (Αγγλία) δεν του επέτρεψαν να προσεγγίσει τις ακτές τους. Τελικά το πλοίο κατευθύνθηκε προς τις ισπανικές ακτές, συνοδευόμενο από ένα ρυμουλκό, όμως οι ισπανικές αρχές το υποχρέωσαν να παραμείνει σε κάποια συγκεκριμένη απόσταση από τις ακτές της χώρας. Τελικά το πλοίο προσπάθησε να προσεγγίσει την ακτή της Αλγερίας, οι αρχές της οποίας του το απαγόρευσαν και κατευθύνθηκε στην Τυνησία (μετά από 35 μέρες περιπλάνησης), όπου και του επετράπη να προσεγγίσει στις ακτές. Το φορτίο του πλοίου ξεφορτώθηκε ασφαλώς εκεί χωρίς να υπάρξουν περαιτέρω προβλήματα⁹⁹.

Η ρωγμή του Castor



Πηγή: http://www.oceansatlas.org/unatlas/issues/emergencies/transportation_and_telecomm/places_of_refuge.htm < διαθέσιμο στις 5/9/2008

3.10.2. Οι Τόποι Καταφυγής

Μετά το παραλίγο ατύχημα του “Castor”, καθώς και εκείνο του “Erika”, η MSC αποφάσισε στην 74^η σύνοδό της, το Μάη του 2001 να επικεντρωθεί στους Τόπους Καταφυγής (places of refuge)¹⁰⁰, μέσω της συνεργασίας της με την Υπό-επιτροπή για

⁹⁹ Βλ. <http://www.cedre.fr/uk/spill/tanio/tanio.htm> < διαθέσιμο στις 7/9/2008.

¹⁰⁰ Όπως διευκρινίζεται από

“http://www.oceansatlas.org/unatlas/issues/emergencies/transportation_and_telecomm/places_of_refug



την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (Sub-Committee for Safety of Navigation-NAV Committee) και την Υπό-επιτροπή για τις Ραδιοεπικοινωνίες, την Έρευνα και Διάσωση (Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue-COMSAR). Δύο χρόνια μετά, το 2003, η Συνέλευση του IMO υιοθέτησε κατευθυντήριες γραμμές αναφορικά με τους τρόπους καταφυγής για τα πλοία που έχουν ανάγκη από βοήθεια¹⁰¹. Οι οδηγίες αυτές είναι για την περίπτωση που ένα πλοίο χρήζει βοήθειας, χωρίς όμως να κινδυνεύει ανθρώπινη ζωή. Σε περίπτωση που κινδυνεύει ανθρώπινη ζωή, ισχύει η SAR 1979. Σκοπός των οδηγιών είναι η παροχή στους κυβερνήτες των πλοίων, τους πλοιοκτήτες και τις κυβερνήσεις των κρατών, ενός πλαισίου για την αποτελεσματική τους ανταπόκριση σε τέτοια περιστατικά. Επίσης υιοθετήθηκε η απόφαση A.950(23), σύμφωνα με την οποία όλα τα παράκτια κράτη θα πρέπει να εγκαταστήσουν μια Υπηρεσία Θαλάσσιας Βοήθειας (Maritime Assistance Service- MAS)¹⁰².

3.11. Το Ατύχημα του “Prestige” και οι Τροποποιήσεις του 2003 της MARPOL 73/78

3.11.1. Το “Prestige”

Το δεξαμενόπλοιο “Prestige” το 2002, ενώ μετέφερε 63.000 τόνους περίπου βαρέως βιομηχανικού πετρελαίου, υπέστη βλάβη στον πυθμένα του, μετά από έκρηξη μιας εκ των δεξαμενών του, λόγω κακοκαιρίας, έξω από της ισπανικές ακτές της Γαλικίας. Οι αρχές της Ισπανίας, Γαλλίας και Πορτογαλίας δεν του επέτρεψαν να πλησιάσει τις ακτές τους, με αποτέλεσμα το πλοίο να σπάσει στα δύο και να βυθιστεί, εκχύνοντας το φορτίο του στη θάλασσα¹⁰³. Ως αποτέλεσμα των ανέμων και των ρευμάτων το πετρέλαιο ταξίδευσε σε μεγάλες αποστάσεις, προκαλώντας μεγάλης έκτασης ρύπανση. Στη Γαλικία αμέσως μετά το γεγονός της ρύπανσης τέθηκαν σε

e.htm < διαθέσιμο στις 19/8/2008,

http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?topic_id=67&doc_id=1059< διαθέσιμο στις 7/9/2008”.

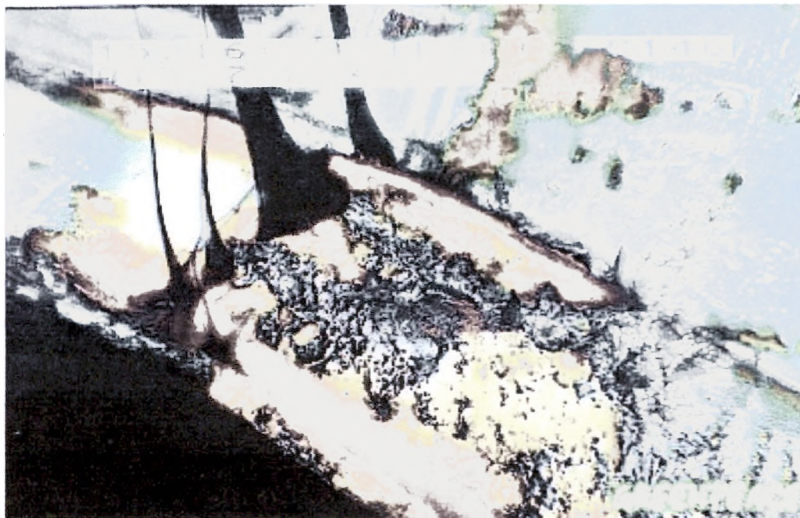
¹⁰¹ Απόφαση A.949(23).

¹⁰² Βλ. http://www.oceansatlas.org/unatlas/issues/emergencies/transportation_and_telecomm/places_of_refuge.htm < διαθέσιμο στις 19/8/2008.

¹⁰³ Βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_oil_spill, <http://www.le-cedre.fr/uk/spill/prestige/prestige.html>, <http://www.greenpeace.org/greece/news/oil-pump/prestige> < διαθέσιμο στις 18/8/2008.

ισχύ ζώνες αποκλεισμού αλιείας και απαγορεύθηκε ουσιαστικά η αλιείωση κατά μήκος του 90% της ακτογραμμής μέχρι τον Οκτώβριο του 2003¹⁰⁴.

Διαρροή πετρελαίου από το πετρελαιοφόρο “Prestige” σχεδόν στα 4.000 μέτρα



Πηγή: <http://www.greenpeace.org/greece/news/oil-pump/leak>

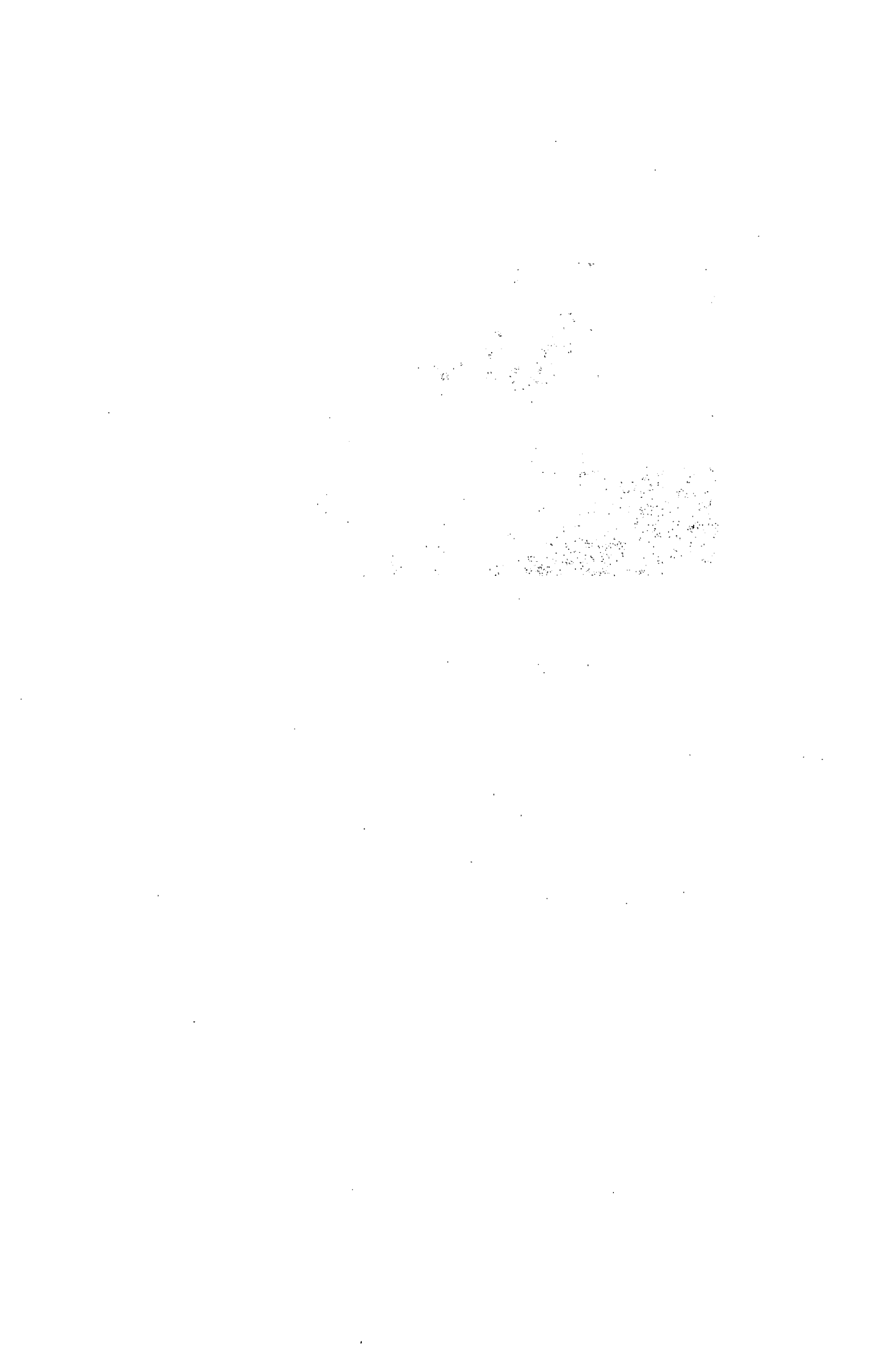
3.11.2. Οι Τροποποιήσεις του 2003 της MARPOL 73/78

Το ατύχημα του “Prestige” επέφερε τροποποίηση του κανονισμού 13G του Παραρτήματος I της MARPOL73/78, το 2003¹⁰⁵, με σκοπό την περαιτέρω επιτάχυνση της διαδικασίας της σταδιακής κατάργησης των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων. Συγκεκριμένα, η διαδικασία απόσυρσης των προ-MARPOL δεξαμενόπλοιων επισπεύσθηκε κατά δύο χρόνια (από το 2007 στο 2005), ενώ των μετά-MARPOL και των μικρότερων δεξαμενόπλοιων από το 2015 στο 2010¹⁰⁶, μετά από πιέσεις εκ μέρους της ΕΕ.

¹⁰⁴ Βλ. <http://www.greenpeace.org/raw/content/usa/press-center/reports4/the-prestige-disaster-one-yea.pdf>, The Prestige Disaster, One Year On, Greenpeace < διαθέσιμο στις 18/8/2008.

¹⁰⁵ Όπως διευκρινίζεται από “http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2583, διαθέσιμο στις 7/9/2008”.

¹⁰⁶ Βλ. http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2693 < διαθέσιμο στις 19/8/2008.



3.12. Το Ατύχημα του “Star Princess” και οι Τροποποιήσεις του 2006 της SOLAS 1974

3.12.1. Το “Star Princess”

Το κρουαζιερόπλοιο “Star Princess”¹⁰⁷ το 2006, με 2690 επιβάτες και 1123 άτομα πλήρωμα, πήρε φωτιά ενώ βρισκόταν κοντά στη Τζαμάικα. Η φωτιά εκδηλώθηκε σε ένα εξωτερικό μπαλκόνι καμπίνας του πλοίου, αλλά εξαπλώθηκε γρήγορα και σε άλλα μέρη του. Τελικά η φωτιά τέθηκε υπό έλεγχο, προκαλώντας σε πολλούς επιβάτες θάνατο από ασφυξία, αναπνευστικά προβλήματα και τραυματισμούς. Το πλοίο δεν βυθίστηκε, ούτε προκάλεσε ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά αναφέρεται στην παρούσα εργασία διότι αποτέλεσε αφορμή για τις τροποποιήσεις του Δεκεμβρίου 2006 της SOLAS 1974¹⁰⁸.

3.12.2. Οι Τροποποιήσεις του 2006 της SOLAS 1974

Οι τροποποιήσεις του 2006 της SOLAS 1974, δεν σχετίζονται όλες με το εν λόγω ατύχημα¹⁰⁹. Αυτές που υιοθετήθηκαν βάσει του ατυχήματος, είναι εκείνες που αναφέρονται στο κεφάλαιο II-2 της SOLAS 1974 και συγκεκριμένα στον Κώδικα για τα Συστήματα Πυρασφάλειας (Code for Fire Safety Systems-FSS) και την περαιτέρω πυροπροστασία σε σχέση με τα μπαλκόνια των καμπίνων στα επιβατικά σκάφη. Οι τροποποιήσεις δηλαδή εξασφαλίζουν την εφαρμογή συγκεκριμένων κανόνων στα μπαλκόνια των επιβατηγών πλοίων, τα έπιπλα των πλοίων και τα χωρίσματα ανάμεσα στα μπαλκόνια των καμπίνων¹¹⁰.

¹⁰⁷ Βλ. Department for Transport, MAIB Safety Bulletin 1/2006, *Fire on Board the Bermuda Registered Cruise Ship Star Princess on 23 March 2006*, Marine Accident Investigation branch, Department for Transport, UK.

http://www.maib.gov.uk/cms_resources/Star%20Princess%20-%20Safety%20Bulletin.pdf < διαθέσιμο στις 30/7/2008.

¹⁰⁸ Όπως διευκρινίζεται από

“http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#2002security < διαθέσιμο στις 7/9/2008”.

¹⁰⁹ Οι άλλες τροποποιήσεις αναφέρονται στον Κώδικα IBC, τα ατυχήματα σε ναυαγοσωστικές λέμβους κ.α.

¹¹⁰ Τέθηκαν σε ισχύ στις 1/7/2008. Βλ.

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#2002security < διαθέσιμο στις 6/8/2008.

4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΙΜΟ

Εκτός από τις συμβάσεις που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, οι οποίες προέκυψαν με αφορμή συγκεκριμένα ατυχήματα πλοίων, υπάρχουν και άλλες συμβάσεις στα πλαίσια του ΙΜΟ σχετικές με την ατυχηματική ρύπανση, οι οποίες όμως δεν προέκυψαν άμεσα από κάποιο συγκεκριμένο ναυτικό ατύχημα. Οι συμβάσεις αυτές είναι αποτέλεσμα της προσπάθειας του ΙΜΟ να προσαρμοστεί στις ανάγκες και τα προβλήματα που συνεχώς ανακύπτουν στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μια συνεχόμενη δηλαδή προσαρμογή στα συνεχώς μεταβαλλόμενα διεθνή δεδομένα. Δεν είναι αποτέλεσμα κάποιου συγκεκριμένου ναυτικού ατυχήματος, αλλά όλων συνολικά των ναυτικών ατυχημάτων, κάθε ένα από τα οποία ανέδειξε είτε σε μικρό είτε σε μεγάλο βαθμό, την ανάγκη ρύθμισης των θεμάτων που καλύπτουν οι εν λόγω συμβάσεις.

Οι συμβάσεις που περιγράφονται συνοπτικά στο κεφάλαιο αυτό, έχουν χωριστεί στην παρούσα εργασία σε δύο κατηγορίες: στις συμβάσεις που αποσκοπούν στην πρόληψη ενός ναυτικού ατυχήματος και στις συμβάσεις που αποσκοπούν στην καλή αντιμετώπιση ενός ναυτικού ατυχήματος, αφού λάβει χώρα.

Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν οι συμβάσεις: LOAD LINES 1966, COLREG 1972, CSC 1972, INMARSAT 1976 και STCW 78/95, οι οποίες σχετίζονται με την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων.

Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι συμβάσεις SALVAGE 1989, SAR 1979 και WRC 2007. Από αυτές, οι δύο πρώτες σχετίζονται άμεσα με την αντιμετώπιση του ναυτικού ατυχήματος τη χρονική στιγμή που λαμβάνει χώρα, ενώ η τρίτη έπεται χρονικά, αναφερόμενη στις δράσεις που πρέπει να γίνουν, μετά το τέλος του ναυτικού ατυχήματος, σε σχέση με την απομάκρυνση του βυθισμένου κουφαριού του πλοίου (ναυάγιο). Η Σύμβαση WRC μπορεί να ταξινομηθεί και στην πρώτη κατηγορία, καθώς η απομάκρυνση ενός ναυαγίου από τα θάλασσα λειτουργεί και προληπτικά στην αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων. Επίσης, η STCW 78/95 θα μπορούσε να συμπεριληφθεί και στη δεύτερη κατηγορία, καθώς ανάμεσα στις απαιτούμενες από τη σύμβαση ικανότητες του πληρώματος, είναι και η ικανότητα και αντιμετώπισης

κινδύνων, όπως πυρκαγιές και ρύπανση. Γενικά πάντως, η συγκεκριμένη κατηγοριοποίηση, γίνεται μόνο υπό το πρίσμα της παρούσας εργασίας και για την καλύτερη κατανόησή της.

4.1. Συμβάσεις για την Πρόληψη ενός Θαλάσσιου Ατυχήματος

4.1.1. Η Σύμβαση LOAD LINES 1966

Η Σύμβαση LOAD LINES υπογράφηκε το 1966 και τέθηκε σε ισχύ το 1968¹. Αποτελείται από 34 άρθρα και έχει τροποποιηθεί μέχρι σήμερα τέσσερις φορές: το 1971, 1975, 1979 και 1983. Η LOAD LINES 1966 έχει ως αντικείμενο τη σωστή φόρτωση των εμπορευμάτων του πλοίου για μεγαλύτερη σταθερότητα, στεγανοποίηση και αποφυγή υπερφόρτωσης. Έτσι τίθενται ορισμένοι περιορισμοί ως προς το μεγαλύτερο επιτρεπτό βύθισμα του πλοίου, ορίζονται εποχιακές ζώνες και περιοχές και απαιτούνται ορισμένα πιστοποιητικά συμμόρφωσης με τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις (International Load Line Certificate ή the International Load Line Exemption Certificate). Η LOAD LINES 1966 είναι περισσότερο μια τεχνική σύμβαση και οι κυριότερες προβλέψεις της ρυθμίζονται από τα παραρτήματά της. Συγκεκριμένα, στο Παράρτημα I καθορίζονται οι γραμμές φόρτωσης, στο Παράρτημα II οι εποχιακές ζώνες και περιοχές και στο Παράρτημα III τα απαιτούμενα πιστοποιητικά.

Η LOAD LINES 1966 συμπληρώνεται από το Πρωτόκολλο του 1988, το οποίο αποσκοπεί στην εναρμόνιση των απαιτήσεων και πιστοποιητικών της εν λόγω σύμβασης με αυτές των MARPOL και SOLAS 1974, για την καλύτερη λειτουργία του συστήματος. Η LOAD LINES 1966, παρά το ότι είναι μια σύμβαση περισσότερο τεχνική, αποσκοπεί στη ναυτική ασφάλεια και την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων, μέσω της ασφαλούς φόρτωσης του πλοίου και της εξασφάλισης της μεγαλύτερης στεγανότητας και σταθερότητάς του.

¹Βλ. Mankabady, S., *The International Maritime Organization, Volume I: International Shipping Rules*, Croom Helm, London 1986, σελ. 69-79, http://www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic_id=254 < διαθέσιμο στις 20/8/2008. Για το πρωτότυπο κείμενο της LOAD LINES, βλ. <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1968/23.html> < διαθέσιμο στις 20/8/2008.

4.1.2. Η Σύμβαση COLREG 1972

Η COLREG υπογράφηκε το 1972² και τέθηκε σε ισχύ το 1977³. Τροποποιήθηκε 5 φορές: το 1981, 1987, 1989, 1993 και 2001 και περιλαμβάνει 28 κανόνες, οι οποίοι χωρίζονται σε 5 κατηγορίες και 4 παραρτήματα σε σχέση με τα φώτα, τις ηχητικές συσκευές, τα διεθνή σήματα κινδύνου, κ.α. Γενικά η COLREG 1972 αποσκοπεί στην αποφυγή της σύγκρουσης των πλοίων, θέτοντας ορισμένους κανονισμούς σε σχέση με τη συμπεριφορά και κίνηση του πλοίου, την ταχύτητα, τον φωτισμό και τα ηχητικά σήματα. Μια από τις καινοτομίες που επιφέρει η COLREG 1972 είναι τα σχέδια κυκλοφορίας των πλοίων σε θαλάσσιες οδούς (traffic separation schemes) και ο καθορισμός της συμπεριφοράς και της ταχύτητας των πλοίων που κινούνται σε αυτές, ειδικά αν πρόκειται για περιοχές με αυξημένη κίνηση, όπως είναι οι διώρυγες. Γενικά η Σύμβαση προσδιορίζει ορισμένες περιοχές ανάλογα με την επικινδυνότητα τους, το βάθος των υδάτων, κλπ, και ρυθμίζει την κίνηση των πλοίων σε αυτές (π.χ. Βαλτική).

4.1.3. Η Σύμβαση CSC 1972

Η CSC υπογράφηκε το 1972 και τέθηκε σε ισχύ το 1977⁴. Τροποποιήθηκε το 1981, 1983, 1991 και 1993 και συμπληρώνεται από δύο τεχνικά παραρτήματα. Αποτελείται από 16 άρθρα και θέτει ορισμένα κριτήρια για την δοκιμή, επιθεώρηση και έγκριση των εμπορευματοκιβωτίων (containers), με σκοπό την ασφάλεια του πλοίου κατά τη μεταφορά τέτοιου είδους φορτίου και κατ' επέκταση την αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων. Η CSC 1972, όπως και η LOAD LINES 1966, είναι σύμβαση τεχνικού χαρακτήρα, όμως συνδέονται έμμεσα με την πρόληψη της ατυχηματικής ρύπανσης των πλοίων.

² Για το πρωτότυπο κείμενο της COLREG 1972 βλ.

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1972.html> < διαθέσιμο στις 20/8/2008.

³ Βλ. σχετικά http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=649&topic_id=257 < διαθέσιμο στις 20/8/2008, Mankabady, S., *The International Maritime Organization, supra Σημ. 1*, σελ. 295-306, Mankabady, S., *The International Maritime Organization, Volume 2: Accidents at Sea*, Croom Helm, London 1987, σελ. 54-67, Drewry Shipping Consultants, *Safer Cleaner Ships, What are the Financial Implications?* Drewry Shipping Consultants, London 1996, σελ. 44.

⁴ Για το πρωτότυπο κείμενο της CSC 1972, βλ.

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/containers1972.html> < διαθέσιμο στις 20/8/2008. Επίσης βλ. σχετικά, http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=673 < διαθέσιμο στις 20/8/2008, Mankabady, S., *The International Maritime Organization, supra Σημ. 1*, σελ. 154-163.

4.1.4. Η Σύμβαση INMARSAT 1976

Η INMARSAT υιοθετήθηκε το 1976 και τέθηκε σε ισχύ το 1977⁵. Αποτελείται από 19 άρθρα, τροποποιήθηκε το 1985, 1989, 1994 και 1998 και συμπληρώνεται από το Πρωτόκολλο του 1981. Με την INMARSAT 1976 ιδρύθηκε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός (International Maritime Satellite Organization)⁶, ως ανεξάρτητο όργανο του Ο.Η.Ε., η λειτουργία του οποίου ξεκίνησε το 1982. Σκοπός του Οργανισμού είναι η βελτίωση της θαλάσσιας επικοινωνίας και της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα, καθώς και η πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων και η ταχύτερη αντιμετώπισή τους, μέσω του δορυφορικού συστήματος και κυρίως μέσω της καθιέρωσης του Παγκόσμιου Ναυτικού Σήματος Κινδύνου (Global Maritime Distress and Safety System-GMDSS⁷), το οποίο έγινε υποχρεωτικό για τα πλοία το 1990, με τις τροποποιήσεις της SOLAS 1974 του Νοεμβρίου του 1988⁸. Το GMDSS αποσκοπεί στη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας, μέσω του άμεσου εντοπισμού της θέσης ενός κινδυνεύοντος πλοίου και της άμεσης αποστολής πληροφοριών και προειδοποιήσεων στα πλοία, αναφορικά με την πλοήγηση, τα καιρικά φαινόμενα και τις καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης⁹.

Με τις τροποποιήσεις του 1994 άλλαξε η ονομασία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού σε Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλιακών Δορυφόρων (International Mobile Satellite Organization-IMSO¹⁰), ενώ με τις τροποποιήσεις του 1998 έγινε δυνατή η αναδόμηση ολόκληρου του Οργανισμού¹¹.

⁵ Για το πρωτότυπο κείμενο της INMARSAT 1976 βλ. <http://www.islandone.org/Treaties/BH688.html> < διαθέσιμο στις 21/8/2008. Επίσης βλ. σχετικά, http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=674, διαθέσιμο στις 21/8/2008.

⁶ Άρθρο 2 της Σύμβασης. Οι σκοποί του Οργανισμού καθορίζονται στο άρθρο 4 της Σύμβασης.

⁷ Στο εξής GMDSS.

⁸ Βλ. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#22 < διαθέσιμο στις 22/8/2008, Drewry Shipping Consultants, *Safer Cleaner Ships, What are the Financial Implications?* *supra* Σημ. 3, σελ. 43-44.

⁹ Βλ. σχετικά http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=389 < διαθέσιμο στις 27/8/2008.

¹⁰ Στο εξής IMSO.

¹¹ Βλ. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=257&doc_id=674 < διαθέσιμο στις 7/9/2008.

4.1.5. Η Σύμβαση STCW 78/95

Η STCW υιοθετήθηκε το 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984¹². Το 1995 τροποποιήθηκε μεγάλο μέρος αυτής και εισήχθη ο νέος Κώδικας της STCW. Παράλληλα, την ίδια χρονιά ο ΙΜΟ εξέδωσε το κείμενο της αναθεωρημένης Σύμβασης του '95 και το νέο Κώδικα, που σε ισχύ του 1997. Ως αποτέλεσμα η Σύμβαση καλείται STCW 78/95.

Η STCW 78/95 αποσκοπεί στην ομοιόμορφη παγκόσμια εκπαίδευση, πιστοποίηση, ανανέωση και αξιολόγηση της ικανότητας (γνώσεις, κατανόηση, δεξιότητα) του πληρώματος των πλοίων. Παράλληλα δίνει τη δυνατότητα στον ΙΜΟ και τις λιμενικές αρχές κάθε κράτους-μέλους να ελέγχουν το επίπεδο εκπαίδευσης και ικανότητας των ναυτικών. Η STCW 78/95 αποσκοπεί δηλαδή, στην επίτευξη ενός παγκόσμιου κατώτατου ορίου εκπαίδευσης των ναυτικών και ενός ομοιόμορφου ελέγχου της εκπαίδευσης αυτής, με σκοπό την ελαχιστοποίηση των ανθρωπίνων λαθών, τα οποία όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο, αποτελούν τη σημαντικότερη αιτία πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων. Η STCW 78/95 δηλαδή σχετίζεται εξολοκλήρου με την αντιμετώπιση της ατυχηματικής ρύπανσης, με επίκεντρο τον ανθρώπινο παράγοντα.

Η STCW 78/95 χωρίζεται σε 8 κεφάλαια: το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στις γενικές προβλέψεις, το δεύτερο στον πλοίαρχο και το προσωπικό καταστρώματος, το τρίτο στο μηχανολογικό τμήμα, το τέταρτο στις ραδιοεπικοινωνίες και το προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών, το πέμπτο στις απαιτήσεις ειδικής εκπαίδευσης για το προσωπικό συγκεκριμένων τύπων σκαφών, το έκτο στις περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης, την επαγγελματική ασφάλεια, την ιατρική φροντίδα και τις λειτουργίες επιβίωσης (survival functions), το έβδομο στα εναλλακτικά πιστοποιητικά και το όγδοο στην επιτήρηση.

Ο Κώδικας STCW χωρίζεται σε δύο μέρη: το πρώτο μέρος είναι υποχρεωτικό και περιλαμβάνει κατώτατα κριτήρια ικανότητας που πρέπει να πληροί το προσωπικό των πλοίων, ενώ το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει μη υποχρεωτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη διευκόλυνση των κρατών-μερών στη σωστή εφαρμογή της Σύμβασης.

¹² Για το πρωτότυπο κείμενο βλ. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/stcw1978.html> < διαθέσιμο στις 22/8/2008. Για το κωδικοποιημένο κείμενο της STCW 78/95, βλ. Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, *Η "Νέα" STCW και Κώδικας, Ποιοι και Πως την Εφαρμόζουν*, εκδ. Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Αθήνα 1997. Σχετικά βλ. β. 56, σελ. 177-195, Chorley R. S., Giles O. C., Gaskell N. J. J., Debattista C, Swatton R.J., *Chorley and Giles' Shipping Law*, Eighth Edition, Giles O.C., 1987, σελ. 118-119.

Πριν προχωρήσουμε παρακάτω, αξίζει να σημειωθεί ότι αναφορικά με το πλήρωμα και την εκπαίδευση του, η διεθνής κοινότητα άργησε να ενεργοποιηθεί στον τομέα αυτό. Η αιτία ήταν ότι όλες οι προσπάθειες για δράσεις στο συγκεκριμένο τομέα, έβρισκαν αντίθετους και τους πλοιοκτήτες και τα σωματεία των εργαζομένων σε πλοία. Ως εκ τούτου, μέχρι το 1978, οπότε και υιοθετήθηκε η εν λόγω Σύμβαση, οι μόνες σχετικές με το αντικείμενο αυτό συμβάσεις ήταν η Σύμβαση για την Ικανότητα των Ανώτερων Υπαλλήλων (Officers Competency Convention), του 1936 και η Σύμβαση σχετικά με την Πιστοποίηση των Ικανών Ναυτικών (Convention Concerning the Certification of Able Seamen), του 1946, στα πλαίσια του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (International Labour Organization-ILO¹³), καθώς μέχρι τότε ο κύριος υπεύθυνος για τα επίπεδα εκπαίδευσης των πληρωμάτων ήταν οι εθνικές κυβερνήσεις. Ο IMO ξεκίνησε να ασχολείται με τον τομέα αυτό, μέσω της Υπό-επιτροπής για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης και Παρακολούθησης (Sub-Committee on Standards of Training and Watch-keeping) και συνεργάζεται στενά με τον ILO σε θέματα που άπτονται της εκπαίδευσης του πληρώματος¹⁴. Επίσης ο IMO το 2000 δημοσίευσε την ονομαζόμενη Άσπρη Λίστα “White List” των χωρών-μελών του που συμμορφώθηκαν πλήρως με τις απαιτήσεις της STCW 78/95¹⁵.

Η STCW 78/95 και ο Κώδικάς της υπόκεινται αυτή την περίοδο σε αναθεώρηση. Η MSC όμως, για την ομαλή εισαγωγή των νέων απαιτήσεων που θα εισαχθούν με τις επερχόμενες τροποποιήσεις, υιοθέτησε, κατά την 83η σύνοδό της (Οκτώβρης 2007) την Εγκύκλιο MSC.1/Circ.1235, με οδηγίες σχετικά με την εκπαίδευση ασφάλειας και την εξοικείωση στα θέματα ασφάλειας του προσωπικού των πλοίων εκτός των αξιωματικών ασφάλειας πλοίου¹⁶.

¹³ Στο εξής ILO.

¹⁴ Μέσω της ILO-IMCO Joint Training Committee, η οποία λειτουργεί από το 1964. Βλ. M’Conigle R. M., Zacher M.W., *Pollution, Politics and International Law, Tankers at Sea*, University of California Press, United States, 1979, σελ. 43-44, Mankabady, S., *The International Maritime Organization, supra* Σημ. 1, σελ. 176-177.

¹⁵ Βλ. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257 < διαθέσιμο στις 25/8/2008, Drewry Shipping Consultants, *Safer Cleaner Ships, What are the Financial Implications?* *supra* Σημ. 3, σελ. 42-43.

¹⁶ «Οδηγίες για την εκπαίδευση και την εξοικείωση του προσωπικού του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια», HELMEPA Navigator, Τεχνικό Δίκτυο, Τεύχος 23, 12/12/2007, σελ. 2-3.

4.2. Συμβάσεις για την Ορθή Αντιμετώπιση ενός Ατυχήματος

4.2.1. Η Σύμβαση SALVAGE 1989

Η SALVAGE υιοθετήθηκε το 1989 και τέθηκε σε ισχύ το 1996¹⁷. Αποτελείται από 34 άρθρα και χωρίζεται σε 5 κεφάλαια. Σκοπός της Σύμβασης είναι η καθιέρωση κανόνων για την αντιμετώπιση περιστατικών ναυτικών ατυχημάτων, με επίκεντρο τη διάσωση.

Ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό της SALVAGE 1989¹⁸ είναι ότι προβλέπει την υποχρέωση του διασώστη, κατά την επιχείρηση διάσωσης του πλοίου ή του φορτίου, να ελαχιστοποιήσει ή να αποφύγει βλάβη στο περιβάλλον¹⁹. Η ελαχιστοποίηση ή εξάλειψη ζημιάς στο περιβάλλον, ενώ συνδέεται με τη διάσωση του πλοίου ή του φορτίου, θεωρείται από τη σύμβαση ως “useful result”. Αυτό σημαίνει ότι, στην περίπτωση που το πλοίο δεν σωθεί, αν επιτευχθεί η ελαχιστοποίηση ή εξάλειψη ζημιάς στο περιβάλλον, ο επιχειρών τη δράση αυτή, χρήζει αποζημίωσης²⁰. Ως αποτέλεσμα, η ελαχιστοποίηση ή αποφυγή ζημιάς στο περιβάλλον, αποτελεί ένα κίνητρο για τους διασώστες, ακόμη και αν το πλοίο έχει ήδη σωθεί ή βυθιστεί. Επιπλέον ο διασώστης χάνει ποσό της αποζημίωσης που του αναλογεί, αν δεν αποφύγει ή δεν ελαχιστοποιήσει ζημιά στο περιβάλλον, λόγω δικής του αμέλειας ή κακής διαχείρισης²¹.

¹⁷ Για το πρωτότυπο κείμενο, βλ. <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1998/2.html> < διαθέσιμο στις 26/8/2008, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1989.html> διαθέσιμο στις 26/8/2008. Επίσης βλ. σχετικά, http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=687 < διαθέσιμο στις 26/8/2008.

¹⁸ Βλ. Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford 2002, σελ. 381-382, Brown, E.D., *The International Law of the Sea, Volume II Documents, Cases and Tables*, Dartmouth Publishing Company Limited, Cornwall 1994, σελ. 311-320, Sands, P., *Principles of International Environmental Law*, Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge 2003, σελ. 450-451.

¹⁹ Άρθρο 8 (β).

²⁰ Άρθρο 13.

²¹ Άρθρο 14 (5).

4.2.2. Η Σύμβαση SAR 1979

Η SAR υιοθετήθηκε το 1979 και τέθηκε σε ισχύ το 1985²². Αποτελείται από 8 άρθρα και ένα παράρτημα, το οποίο τροποποιήθηκε το 1998 και το 2004 και χωρίζεται σε 5 κεφάλαια. Σκοπός της SAR 1979 είναι η ανάπτυξη ενός παγκόσμιου συστήματος έρευνας και διάσωσης, για κάθε ναυτικό ατύχημα που συμβαίνει, καθώς και η διάσωση των ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, μέσω της συνεργασίας των κρατών-μερών. Τα κράτη-μέλη ενθαρρύνονται για συνεργασία με τα γειτονικά τους κράτη για την εγκαθίδρυση περιοχών έρευνας και διάσωσης και την καθιέρωση κοινών διαδικασιών και εκπαίδευσης στον τομέα αυτό. Για το λόγο αυτό, η MSC του IMO, χώρισε τους ωκεανούς της γης σε 13 περιοχές έρευνας και διάσωσης. Επίσης τα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα να εγκαταστήσουν στα πλοία τους ένα ειδικό σύστημα αναφοράς, για την ταχεία μετάδοση των σημάτων κινδύνων των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο.

4.2.3. Η Σύμβαση WRC 2007

Η WRC υιοθετήθηκε το 2007 και είναι ανοιχτή προς υπογραφή μέχρι το Νοέμβριο του 2008²³. Αποτελείται από 21 άρθρα και αποσκοπεί στη δημιουργία νομικής βάσης αναφορικά με την μετακίνηση ναυαγίων, τα οποία ενδέχεται να επιφέρουν αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια της ζωής, τα αγαθά, την ιδιοκτησία και το θαλάσσιο περιβάλλον. Με την υιοθέτηση της WRC 2007 καθιερώνονται για πρώτη φορά ομοιόμορφοι διεθνείς κανόνες αναφορικά με τη μετακίνηση των ναυαγίων που βρίσκονται εκτός των χωρικών υδάτων, ενώ παράλληλα ρυθμίζονται ορισμένα θέματα νομικής φύσης, κυρίως σε σχέση με τους πλοιοκτήτες, αναφορικά με την ανάσυρση ναυαγίων. Επίσης καθιερώνονται ορισμένα συστήματα αναφοράς σε σχέση με τη θέση του ναυαγίου, την προειδοποίηση των ναυτικών και παράκτιων χωρών για το ναυάγιο, την αναφορά του ατυχήματος στο κοντινότερο παράκτιο κράτος και τη δράση του

²² Για το πρωτότυπο κείμενο της SAR 1979, βλ. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/searchrescue1979.html> < διαθέσιμο στις 30/8/2008. Επίσης βλ. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=653&topic_id=257 < διαθέσιμο στις 30/8/2008, Mankabady, S., *The International Maritime Organization, supra* Σημ. 1, σελ. 281-287, Drewry Shipping Consultants, *Safer Cleaner Ships, What are the Financial Implications?*, *supra* Σημ. 3, σελ. 41.

²³ Για το πρωτότυπο κείμενο, βλ. <http://www.simsi.com/Articles/Wreck%20Removal%20Convention.pdf> < διαθέσιμο στις 30/8/2008.

παράκτιου κράτους για τον εντοπισμό του ναυαγίου. Επιπλέον καθιερώνονται ορισμένα κριτήρια σε σχέση με τον καθορισμό των κινδύνων που επιφέρει ένα ναυάγιο, όπως η θέση του ναυαγίου σε σχέση με την πυκνότητα και συχνότητα της κυκλοφορίας, το βάθος του ναυαγίου, η ζημία από την απελευθέρωση στο θαλάσσιο περιβάλλον του φορτίου ή του πετρελαίου (περιβαλλοντικό κριτήριο), κ.α.

Με τη WRC 2007 επιτυγχάνεται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση, δεδομένου ότι τα ναυάγια πολλές φορές, λόγω της θέσης τους, αποτελούν κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα των άλλων πλοίων, ενώ παράλληλα το είδος του φορτίου ενός βυθισμένου πλοίου μπορεί να προκαλέσει ρύπανση του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος. Η σημασία λοιπόν της σύμβασης αυτής για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την αποφυγή ατυχημάτων πλοίων είναι μεγάλη, ιδιαίτερα αν αναλογιστούμε ότι, σύμφωνα με τον ΙΜΟ, ο αριθμός των ναυαγίων που βρίσκονται στο βυθό της θάλασσας υπολογίζεται περίπου στα 1.300 παγκοσμίως²⁴.

²⁴ Βλ. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=1604 < διαθέσιμο στις 31/8/2008, http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=1472&doc_id=8070 < διαθέσιμο στις 31/8/2008, <http://www.simsl.com/Wreck1007.html> < διαθέσιμο στις 31/8/2008.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ένα συμπέρασμα που προκύπτει από την παρούσα εργασία είναι το γεγονός ότι ο ΙΜΟ δραστηριοποιείται έντονα σε τομείς που άπτονται της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ναυτικής ασφάλειας, έχοντας υιοθετήσει πλήθος διεθνών συμβάσεων για το σκοπό αυτό. Ένα ακόμη συμπέρασμα είναι ότι ο ΙΜΟ προσπαθεί να προσαρμόζεται στις αλλαγές που απορρέουν από την εξέλιξη του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου και της τεχνολογίας, αλλαγές που συντελούνται στο πλαίσιο της εξέλιξης της διεθνούς ανάπτυξης. Αυτό απορρέει από το πλήθος των τροποποιήσεων που γίνονται στο θεσμικό καθεστώς του ΙΜΟ, καθώς και από τη συνεχόμενη παραγωγή νέου. Τα παραπάνω συμπεράσματα όμως είναι γενικά γνωστά και κοινά αποδεκτά. Αυτό που μελετάται στην παρούσα εργασία είναι κυρίως ο τρόπος δράσης του ΙΜΟ, ο τρόπος δηλαδή με τον οποίο αντιμετωπίζει τις διεθνείς εξελίξεις.

Όπως είδαμε στο δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας, οι σημαντικότερες συμβάσεις του ΙΜΟ, προέκυψαν ως αφορμή κάποιου ατυχήματος πλοίου, είτε άμεσα είτε έμμεσα. Βάσει αυτού του γεγονότος λοιπόν θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι ο ΙΜΟ δρα εκ των υστέρων, αφού συμβεί δηλαδή ένα περιστατικό σημαντικό από πλευράς συνεπειών για το θαλάσσιο περιβάλλον και την απώλεια ανθρώπινης ζωής. Θα πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη ότι από την ημέρα ίδρυσης του ΙΜΟ, με την τότε ονομασία του ως ΙΜCO, βασικό μέλημα του οργανισμού ήταν η Σύμβαση SOLAS, η οποία αν και προϋπήρχε του Οργανισμού, ήταν και η ίδια αποτέλεσμα ενός ναυτικού ατυχήματος, εκείνου του Τιτανικού. Θα μπορούσε λοιπόν να υποστηριχτεί ότι ο ΙΜΟ δρα εκ των υστέρων, αν υιοθετούσε διεθνείς συμβάσεις *μόνο* μετά από μεγάλα ατυχήματα πλοίων και αν οι συμβάσεις αυτές δεν τροποποιούνταν παρά *μόνο* μετά από επίσης μεγάλα ατυχήματα πλοίων. Κάτι τέτοιο όμως δεν συμβαίνει. Το γεγονός ότι ο ΙΜΟ έχει υιοθετήσει κάποιες σημαντικές συμβάσεις σχετικά με την ατυχηματική ρύπανση των πλοίων μετά από μεγάλα ατυχήματα, δεν σημαίνει ότι παράγει θεσμικό πλαίσιο *μόνο* μετά από τέτοιες περιπτώσεις. Οι διεθνείς συμβάσεις άλλωστε που αναφέρθηκαν στο τελευταίο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας δεν ήταν αποτέλεσμα κάποιου μεγάλου ατυχήματος πλοίου, αλλά των αναγκών ή ελλείψεων που ανέδειξαν τα διάφορα ατυχήματα πλοίων που κατά καιρούς έχουν συμβεί.

Εφόσον ο ΙΜΟ ασχολείται με τη ναυτιλία, το πεδίο αναφοράς στο οποίο θα πρέπει να προσαρμόζεται, ώστε να ακολουθεί τις αλλαγές της εποχής και να αντιμετωπίζει

αποτελεσματικά τους κινδύνους που επιφέρουν οι αλλαγές αυτές, είναι τα πλοία. Τα ατυχήματα των πλοίων λοιπόν είναι ένα κομμάτι του πεδίου αναφοράς του. Ο IMO παρακολουθεί το πεδίο αναφοράς αυτό και υιοθετεί βάσει αυτού ορισμένα μέτρα, ώστε να είναι αποτελεσματικότερος και να μην θεωρείται το θεσμικό του πλαίσιο απαρχαιωμένο. Κάθε παράγων δικαίου άλλωστε, πρέπει να προσαρμόζεται με τις εξελίξεις της εποχής και να τροποποιεί το θεσμικό του πλαίσιο ανάλογα. Και αυτό είναι κάτι που κάνει ο IMO. Αυτό το σκοπό εξυπηρετούν άλλωστε και οι τροποποιήσεις που συνεχώς προβάλλει, ενώ το γεγονός ότι μεγάλο μέρος των τροποποιήσεών του δεν προκύπτει ως αποτέλεσμα κάποιου ατυχήματος, αντικρούει την άποψη περί «εκ των υστέρων» δράσης του IMO. Και το γεγονός ότι IMO παρακολουθεί τις διεθνείς εξελίξεις και προσπαθεί να προσαρμοστεί σε αυτές και στις συνεχώς απορρέουσες ανάγκες, θα μπορούσε να ερμηνευτεί ως μια *προληπτική δράση* του Οργανισμού, για την αποφυγή παρόμοιων περιστατικών.

Δεδομένης της πολυπλοκότητας του κλάδου της ναυτιλίας, είναι αδύνατο για οποιονδήποτε να προβλέψει περιστατικά που θα λάβουν χώρα στο μέλλον, ώστε να τα αποφύγει από πριν. Αυτή είναι άλλωστε και η τακτική που ακολουθείται σε όλα τα νομοθετικά συστήματα, είτε εθνικά, είτε περιφερειακά, είτε διεθνή. Κανείς νομοθέτης ή παράγοντας θεσμικού δικαίου δεν μπορεί να προβλέψει εκ των προτέρων, σε μια συνεχώς μεταβαλλόμενη διεθνή τάξη πραγμάτων, όλες τις παραμέτρους και παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την εξέλιξη ενός νόμου ή νομικού καθεστώτος. Και αυτό γιατί σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο πεδίο τίποτα δεν μπορεί να μείνει σταθερό και ανεπηρέαστο. Έτσι λοιπόν, το να προσαρμόζεται ένας διεθνής οργανισμός στο συνεχώς μεταβαλλόμενο πεδίο αναφοράς του απέχει πολύ από το να χαρακτηρίζεται η δράση του οργανισμού αυτού ως μετέπειτα διορθωτική.

Η κριτική που ασκείται στον IMO ως προς το θέμα αυτό, είναι σύμφωνα με τα παραπάνω, άδικη. Παρ' όλα αυτά, κριτική ασκείται σε οτιδήποτε συμβαίνει, χωρίς να αφήνει ανεπηρέαστο κανέναν. Μέχρι ενός σημείου, η κριτική αυτή είναι φυσιολογική και πρέπει να υπάρχει. Και αυτό γιατί η κριτική βοηθά στη συνειδητοποίηση ορισμένων λαθών ή ελλείψεων και αποτελεί κινητήρια δύναμη για αλλαγές προς βελτίωση. Κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, διάβασα διάφορες κριτικές και γνώμες σε σχέση με τη δράση του IMO, τον ανθρώπινο παράγοντα και τα ατυχήματα των πλοίων. Μια από αυτές την οποία θα ήθελα να σχολιάσω, καθώς σχετίζεται με τα όσα ειπώθηκαν παραπάνω και με το ερώτημα που επιχειρείται να απαντηθεί στην παρούσα εργασία, είναι εκείνη των Li, K. X. και Wonham, J., στο άρθρο τους με τίτλο

“Maritime legislation: new areas for safety of life at sea”, το οποίο δημοσιεύτηκε στο περιοδικό “Maritime Policy & Management” το 2001²⁵. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό²⁶, η διαδικασία λήψης αποφάσεων του IMO είναι αδύναμη, καθώς οι ρυθμίσεις που προάγει υιοθετούνται συνήθως ως αντίδραση σε σημαντικά περιστατικά που συμβαίνουν, παρά ως αποτέλεσμα συστηματικών εξετάσεων και αναλύσεων. Αυτό σύμφωνα με την άποψή μου δεν είναι σωστό, καθώς όπως είδαμε ο λόγος αυτής της συμπεριφοράς του IMO δεν είναι η ένδειξη αντίδρασης, αλλά μια προσπάθεια προσαρμογής του στις διεθνείς εξελίξεις, η οποία σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ως αδυναμία, αλλά αντιθέτως ως ένδειξη δυναμικότητας. Αλλά ακόμη και αν σε ορισμένες περιπτώσεις φαίνεται ως αντίδραση, αυτό δεν είναι αρνητικό, καθώς αναδεικνύει την ετοιμότητα του Οργανισμού στην αντιμετώπιση προκλήσεων. Επίσης η MSC, όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 1.4²⁷, διεξάγει στατιστικές μελέτες επί του θέματος από το 1974 και λειτουργεί ετήσια λίστα ατυχημάτων και Τράπεζα Δεδομένων Ατυχημάτων Δεξαμενόπλοιων, ενώ από το 1977 έχει ιδρύσει το ονομαζόμενο “Steering Group on Casualty Statistics”, ως μόνιμο σώμα της. Το θεσμικό πλαίσιο λοιπόν που παράγει ο IMO, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις μελέτες και στατιστικές αυτές, ενώ τα αποτελέσματα που έχει αποφέρει το θεσμικό αυτό πλαίσιο, καθώς και η ευρεία αποδοχή του από μεγάλο αριθμό κρατών, αποδεικνύει ότι δεν είναι αποτέλεσμα σπασμωδικών κινήσεων αντίδρασης, αλλά αποτέλεσμα ερευνών, μελετών και πολύωρων συζητήσεων. Αν υπήρχε άλλωστε κάποιος διεθνής οργανισμός ο οποίος θα μπορούσε μόνο και μόνο ως αντίδραση να ρυθμίζει τόσο καλά θέματα που άπτονται της ναυτιλίας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, θα ήταν αξιοθαύμαστος μάλλον, παρά κατακριτέος.

Η γνώμη επίσης ότι η υιοθέτηση θεσμικού πλαισίου μετά από μεγάλα ατυχήματα πλοίων είναι περισσότερο μια πολιτική θεώρηση της κοινής γνώμης σε σχέση με τα ατυχήματα αυτά, η οποία υπαγορεύει τις προτεραιότητες του οργανισμού²⁸, δεν με βρίσκει σύμφωνη. Το γεγονός ότι τα μεγάλα ατυχήματα πλοίων παίρνουν στην εποχή μας μεγάλες διαστάσεις, ίσως μεγαλύτερες από εκείνα άλλων μορφών ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δεν θεωρώ ότι επηρεάζει τις προτεραιότητες του IMO. Η

²⁵ Vol: 28:3, σελ. 225-234.

²⁶ Σελ. 229.

²⁷ Υποσημείωση 27.

²⁸ Li, K. X., Wonham, J., “Maritime Legislation: New Areas for Safety of Life at Sea”, Vol. 28:3 Maritime Policy & Management. An International Journal of Shipping and Port Research (2001), σελ. 225, 229.

φύση των ναυτικών ατυχημάτων είναι τέτοια που καθιστά τη ρύπανση που προκαλείται μετρήσιμη και πιο εμφανή σε σχέση με άλλες μορφές ρύπανσης. Ως εκ τούτου είναι μεγαλύτερος και ο αντίκτυπος των ατυχημάτων στην κοινή γνώμη, όμως αυτό δεν σημαίνει ότι κατευθύνει τις προτεραιότητες του IMO. Μια από τις προτεραιότητες του Οργανισμού, είναι έτσι και αλλιώς τα ατυχήματα των πλοίων, καθώς όπως είπαμε βρίσκονται στον πυρήνα του σχετικού με αυτόν πεδίου αναφοράς. Δεν είναι απαραίτητη λοιπόν η πίεση εκ μέρους της κοινής γνώμης, για τη δραστηριοποίηση του οργανισμού.

Παρ' όλα αυτά, η πίεση της κοινής γνώμης μπορεί να λειτουργήσει θετικά, ώστε να ληφθούν τα μέτρα *πιο άμεσα* ή να υιοθετηθούν και να εφαρμοστούν οι αποφάσεις του IMO *γρηγορότερα* από τα κράτη-μέλη του. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι παραγκωνίζονται άλλες προτεραιότητες του IMO. Αντίθετα, καθίστανται πιο επιτακτικές. Και αυτό είναι το δεύτερο σημαντικό ερώτημα στο οποίο αποσκοπεί να απαντήσει η παρούσα εργασία: αν δηλαδή η ατυχηματική ρύπανση των πλοίων, παρά τις όποιες συνέπειές της για το θαλάσσιο περιβάλλον, επέφερε και κάτι θετικό. Την «αφύπνιση» δηλαδή της διεθνούς κοινότητας και της κοινής γνώμης, ως προς την επιτακτική ανάγκη λήψης μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την υιοθέτηση διεθνούς θεσμικού καθεστώτος για την αποτροπή και αποφυγή επανάληψης παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον.

Το συμπέρασμα της παρούσας εργασίας, σε σχέση με το ερώτημα αυτό, είναι ότι τελικά τα ατυχήματα των πλοίων συντέλεσαν στη λήψη μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Καθώς λοιπόν τίποτα από όσα συμβαίνουν δεν έχει μόνο μια πλευρά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η «καλή πλευρά» των ναυτικών ατυχημάτων, αν μπορούμε να προσδώσουμε αυτόν το χαρακτηρισμό, είναι ακριβώς αυτή: η συμβολή τους στην αμεσότερη ανταπόκριση του IMO για λήψη μέτρων. Το γεγονός όμως ότι ο IMO ανταποκρίνεται άμεσα και δραστηριοποιείται έντονα μετά από ορισμένα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα, δεν πρέπει να θεωρείται κατακριτέο για τον Οργανισμό. Αντίθετα αποδεικνύει την επαγρύπνησή του και τη δυνατότητα προσαρμογής στο συνεχώς μεταβαλλόμενο πεδίο αναφοράς του.

Τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα πλοίων όμως, δεν αποτέλεσαν μόνο μοχλό πίεσης στο πλαίσιο του IMO, αλλά παράλληλα πίεσαν τις εθνικές κυβερνήσεις για αμεσότερη υιοθέτηση του θεσμικού πλαισίου του IMO ή προέτρεψαν τον IMO για λήψη νέων μέτρων. Και αυτή τους η επίδραση στις εθνικές κυβερνήσεις είναι σημαντικότερη από εκείνη στον IMO, δεδομένου ότι αν τα κράτη-μέλη δεν συμμορφώνονται με το

θεσμικό πλαίσιο ενός οργανισμού, όσο δραστήριος και αν είναι ο οργανισμός αυτός, καμία πρόκληση δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί ολοκληρωμένα. Επίσης αν η συμμόρφωση των κρατών-μελών, δεν απορρέει από την ίδια τη βούληση των κρατών, αλλά μέσα από μεθόδους πίεσης και «αστυνόμευσης», κανένα πρόβλημα δεν μπορεί να εξαλειφθεί. Και αυτό είναι ακριβώς είναι το γεγονός που με ώθησε να προσδώσω στα ατυχήματα των πλοίων μια «θετική πλευρά».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. SOLAS Amendments Year by Year

- The Protocol of 1978 - Tanker safety and pollution prevention
- The 1981 amendments -chapter II-1 and II-2 updated
- The 1983 amendments -revised chapter III
- The 1988 (April) amendments - post Herald of Free Enterprise
- The 1988 (October) amendments - stability of passenger ships
- The 1988 Protocol - HSSC
- The 1988 amendments - GMDSS
- The 1989 amendments - chapters II-1 and II-2
- The 1990 amendments - subdivision and stability: probabilistic approach
- The 1991 amendments - revised chapter VI
- The April 1992 amendments - measures for existing ro-ro passenger ships
- The December 1992 amendments -fire safety of new passenger ships
- The May 1994 amendments (Conference) - Accelerated amendment procedure
- New Chapter IX - Management for the Safe Operation of Ships
- New Chapter X - Safety measures for high-speed craft
- New Chapter XI - Special measures to enhance maritime safety-
- The May 1994 amendments (MSC) - emergency towing, ship reporting systems
- The December 1994 amendments - cargo code made mandatory
- The May 1995 amendments - ships routing systems made mandatory
- The November 1995 amendments (Conference) - ro-ro safety post-Estonia
- The June 1996 amendments - revised chapter III
- The December 1996 amendments -new Fire Test Procedures Code
- The June 1997 amendments - Vessel Traffic Services regulation
- The November 1997 amendments (Conference) - New chapter XII bulk carrier safety
- The May 1998 amendments - amendments to chapters II-1, IV, VI
- The May 1999 amendments - INF Code made mandatory
- The May 2000 amendment - helicopter landing area
- The December 2000 amendments - VDRs, AIS made mandatory in revised chapter V, revised chapter II-1
- The June 2001 amendments - ch. VII, ch. IX
- The May 2002 amendments - IMDG Code made mandatory
- The December 2002 amendments (Conference) - measures to enhance maritime security
- The December 2002 amendments - bulk carrier new regulations
- The June 2003 amendments - ch V
- May 2004 amendments - persons in distress at sea, accidents with lifeboats
- December 2004 amendments - bulk carriers, free-fall lifeboats, S-VDRs
- May 2005 amendments - revised chapter II-1
- May 2006 amendments - LRIT
- May 2006 amendments - other issues

- December 2006 amendments - passenger ship safety
- October 2007 amendments – GMDSS

Πηγή: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#42 < διαθέσιμο στις 5/9/2008

2. MARPOL Amendments Year by Year

- The 1984 amendments
- The 1985 (Annex II) amendments
- The 1985 (Protocol I) amendments – incident reporting
- The 1987 amendments - special area extension
- The 1989 (March) amendments – Annex II
- The October 1989 amendments – North Sea special area
- The 1990 (HSSC) amendments
- The 1990 (IBC Code) amendments
- The 1990 (BCH) amendments
- The 1990 (Annexes I and V) amendments – Antarctic as special area
- The 1991 amendments – Wider Caribbean as special area
- The 1992 amendments – Double hulls made mandatory
- The 1994 amendments - Implementation
- The 1995 amendments – Garbage records
- The 1996 amendments
- The 1997 amendments – North West European waters as special area
- The Protocol of 1997 adoption of Annex VI - Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships
- The 1999 amendments – Persistent oil
- The 2000 amendments – Deletion of tainting
- The 2001 amendments - revised 13 G (double hulls)
- The 2003 amendments - Double hulls
- The 2004 (April) amendments - revised Annex IV (sewage)
- The 2004 (October) amendments - revised Annexes I and II
- The 2005 amendments - North Sea SECA, Annex VI amendments
- The 2006 amendments - oil fuel tank protection
- The 2006 (October) amendments - South Africa special area, revised Annex III
- The 2007 amendments - Annex I reception facilities, Annex IV animal effluent

3. IMO TRAINING INSTITUTES

	<p>The World Maritime University</p> <p>WMU was established in 1983 by IMO. Its mission is to serve the global maritime community as a centre of excellence and IMO's apex institution for high-level maritime education and training.</p>
	<p>The IMO International Maritime Law Institute</p> <p>The IMO International Maritime Law Institute is an international centre for the training of specialists in maritime law and the development and dissemination of knowledge and expertise in the international legal regime of merchant shipping and related areas of maritime law and the general law of the sea. Special emphasis is given to the international regulations and procedures for furthering the purposes and objectives of IMO.</p> <p><i>IMO Short Courses</i>, including <i>Introduction to Shipping Law</i> and <i>Introduction to the International Law of the Sea</i></p>
	<p>International Maritime Academy Trieste - Italy</p> <p>The International Maritime Academy (IMA) of Trieste is an international institution in the training field for postgraduate studies. Its courses are aimed at participants with a university degree or equivalent education who already work in Government structures but need some further training to improve the quality of their work. Students come from all over the world. The working language is English.</p> <p>Please note: As at March 2007, IMA Trieste is presently undergoing a major re-organization and is not operational at present with no training courses scheduled until further notice.</p>

IMO has an extensive technical co-operation programme, which identifies needs among resource-shy Members and matches them to assistance, such as training. IMO has founded three advanced level maritime educational institutes in Malmö, Malta and Trieste.

4. SUMMARY OF STATUS OF IMO CONVENTIONS as at 31 August 2008

Instrument	Entry into force date	No. of Contracting States	% world tonnage*
IMO Convention	17-Mar-58	167	97.20
1991 amendments	07-Dec-08	115	88.69
SOLAS 1974	25-May-80	158	99.04
SOLAS Protocol 1978	01-May-81	114	96.16
SOLAS Protocol 1988	03-Feb-00	91	93.63
Stockholm Agreement 1996	01-Apr-97	11	8.59
LL 1966	21-Jul-68	158	99.01
LL Protocol 1988	03-Feb-00	86	93.83
TONNAGE 1969	18-Jul-82	148	98.85
COLREG 1972	15-Jul-77	151	98.33
CSC 1972	06-Sep-77	78	60.95
1993 amendments	-	9	6.18
SFV Protocol 1993	-	15	9.85
STCW 1978	28-Apr-84	151	99.00
STCW-F 1995	-	10	4.85
SAR 1979	22-Jun-85	92	49.86
STP 1971	02-Jan-74	17	23.98
SPACE STP 1973	02-Jun-77	16	23.33
INMARSAT C 1976	16-Jul-79	92	93.00
INMARSAT OA 1976	16-Jul-79	89	91.63
1994 amendments	-	40	26.91
2006 amendments	-	1	0.03
FAL 1965	05-Mar-67	113	68.61
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	02-Oct-83	147	99.00
MARPOL 73/78 (Annex III)	01-Jul-92	129	95.07
MARPOL 73/78 (Annex IV)	27-Sep-03	120	80.75
MARPOL 73/78 (Annex V)	31-Dec-88	136	96.98
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	19-May-05	52	80.41
LC 1972	30-Aug-75	84	67.09
1978 amendments	-	20	17.49
LC Protocol 1996	24-Mar-06	35	29.73
INTERVENTION 1969	06-May-75	86	74.40
INTERVENTION Protocol 1973	30-Mar-83	53	48.67
CLC 1969	19-Jun-75	38	2.89
CLC Protocol 1976	08-Apr-81	53	56.41
CLC Protocol 1992	30-May-96	121	96.39
FUND Protocol 1976	22-Nov-94	31	47.33
FUND Protocol 1992	30-May-96	102	93.66

FUND Protocol 2000	27-Jun-01	-	-
FUND Protocol 2003	03-Mar-05	21	18.67
NUCLEAR 1971	15-Jul-75	17	20.38
PAL 1974	28-Apr-87	32	40.80
PAL Protocol 1976	30-Apr-89	25	40.46
PAL Protocol 1990	-	6	0.85
PAL Protocol 2002	-	4	0.17
LLMC 1976	01-Dec-86	50	48.97
LLMC Protocol 1996	13-May-04	29	24.56
SUA 1988	01-Mar-92	150	92.75
SUA Protocol 1988	01-Mar-92	138	87.77
SUA 2005	-	6	5.20
SUA Protocol 2005	-	4	5.09
SALVAGE 1989	14-Jul-96	56	37.28
OPRC 1990	13-May-95	97	67.03
HNS Convention 1996	-	11	3.76
OPRC/HNS 2000	14-Jun-07	21	19.81
BUNKERS Convention 2001	21-Nov-08	25	39.92
AFS Convention 2001	17-Sep-08	33	52.55
BWM Convention 2004	-	14	3.55
NAIROBI WR Convention 2007	-	-	
*Source: Lloyd's Register/Fairplay World fleet statistics 31 December 2007			

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

Ελληνικά

- Αλεξόπουλος, Α.Β., *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς 1996.
- Αλεξόπουλος, Α.Β., Βλάχος, Γ.Π., *Τεχνικοοικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, εκδ. Σταμούλης, Πειραιάς 1995.
- Αντάπασης, Α. Μ., *Το Εφαρμοστέο Δίκαιο στο Ναυτεργατικό Ατύχημα*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1998.
- Ασωνίτης, Γ. (μετάφραση), *Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας*, Παπαζήσης, Αθήνα 1995.
- Βλάχος, Γ.Π., *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 1999.
- Βλάχος, Γ.Π., *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.
- Βλάχος, Γ.Π., *Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς 1995.
- Βλάχος, Γ.Π., *Η Διεθνής Νομοθεσία και Πρακτική που διέπει την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Απόσπασμα από το Καινοτόμο Πρόγραμμα του Κ.Ο.Δ.Ε. "Θαλάσσια Ρύπανση"*, Μάιος 1991.
- Βλάχος, Γ.Π., *Ναυπηγική Οικονομική & Στρατηγική*, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2002.

-Βλάχος, Γ.Π., Ν.Ε.Β.: Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004.

-Γεωργαντόπουλος, Ε., Βλάχος, Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, εκδ. Τζέι&Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2003.

-Γουλιέλμος, Α.Μ, Γκιζάκης, Κ., *Ελεγχος Ποιότητας στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο (ISM Code & ISO 9002)*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 1997.

-Δεληγιάννης, Χ. Α., *Εγχειρίδιο Ναυτολογίας*, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, 1998.

-Δουμάνης, Δ.Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Κωδικοποιημένο Κείμενο της Σύμβασης Solas 1974, του Πρωτοκόλλου 1978 της Solas και των Τροποποιήσεων 1983 της Solas*, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1987.

-Δουμάνης, Δ.Α., *SOLAS, Διεθνής Σύμβαση 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Τροποποιήσεις 1994*, Σταυριδάκης, Πειραιάς.

-Δουμάνης, Δ. Α, Βογιατζή, Σ., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα : Κείμενα Τροποποιήσεων σχετικά με τα Επιβατηγά Οχηματαγωγά Πλοία, που Υιοθετήθηκαν την 21η Απριλίου και την 28η Οκτωβρίου 1988. Άλλες Τροποποιήσεις που Υιοθετήθηκαν την 11η Απριλίου 1989*, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1991.

-Δουμάνης, Δ. Α., Αλεξανδροπούλου, Ι., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα : Τροποποιήσεις 1990/1991*, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1992.

-Δουμάνης, Δ. Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *MARPOL 73/78*, Κωδικοποιημένη έκδοση 1993, εκδ. Σταυριδάκης, Αθήνα.

- Δουμάνης, Δ. Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, *MARPOL 73/78, Τροποποιήσεις 1994, 1995 και 1996*, εκδ. Σταυριδάκης, Αθήνα.
- Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Λαρούς Μπριτάνικα, Τόμος 49, εκδ. Οργανισμός Πάπυρος, Αθήνα, 1992.
- Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, *Η "Νέα" STCW και Κώδικας, Ποιοι και Πως την Εφαρμόζουν*, εκδ. Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Αθήνα 1997.
- Μαλέρμπας, Μ., *Δίκαιο Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, Τόμος Α1, Εθνικής και Διεθνείς Διατάξεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2003.
- Μυλωνόπουλος, Ν., *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 1999.
- Παναγόπουλος, Θ. Ι., *Δίκαιο Περιβάλλοντος*, Σταμούλης, Αθήνα 2004.
- Παναγόπουλος, Θ. Ι., *Δίκαιο Προστασίας Περιβάλλοντος*, Σταμούλης, Πειραιάς 1992.
- Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, *2^η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές, Ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα*, Επιμέλεια Έκδοσης Σαμπράκος, Πειραιάς 1996.
- Πάντειο Πανεπιστήμιο, Ευρωπαϊκό Κέντρο Περιβαλλοντικής Έρευνας και Κατάρτισης, Περιβάλλον, Πολιτισμός και Ορθοδοξία, *Η προστασία της Φυσικής και Πολιτιστικής Κληρονομιάς ως Ανθρώπινο Δικαίωμα*, (Πρακτικά Συνεδρίου, Λευκωσία-Κύπρος, Ιανουάριος 2005), Επιμέλεια-Παρουσίαση: Τσάλτας Γ.Ι., εκδ. Κέντρο Μελετών Ιεράς Μονής Κύκκου, Λευκωσία 2006.
- Ραυτόπουλος, Ε., *Το Νέο Καθεστώς της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία του Περιβάλλοντος της Μεσογείου. Τα Προβλήματα και τα Κείμενα της Ελληνικής Μετάφρασης*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2004.

-Τσάλτας, Γ.Ι., Κλάδη-Ευσταθοπούλου, Μ., *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, Διεθνής Πολιτική, Διεθνές Δίκαιο, Διεθνής Οργάνωση*, Πρώτος τόμος, εκδ. Σιδέρης, Αθήνα 2003.

Ξερόγλωσσα

-Anderson, P., *ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, LLP, London, 1998.

-Baughen, S., *Shipping Law*, 3rd Edition, Cavendish Publishing, 2004.

Birnie, P., Boyle, A., *International Law and the Environment*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford 2002.

-Brown, E.D., *The International Law of the Sea, Volume I, Introductory Manual*, Dartmouth Publishing Company Limited, Cornwall 1994.

-Brown, E.D., *The International Law of the Sea, Volume II Documents, Cases and Tables*, Dartmouth Publishing Company Limited, Cornwall 1994.

-Cargo Systems International, *Proceedings of Safe Ship, Safe Cargo Conference*, 29-30th September 1987 in London, Volume II, CS Publications Ltd., Surrey 1987.

-Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary*, Volume VI, Martinus Nijhoff Publishers, Virginia 2002.

-Chorley, R. S., Giles, O. C., Gaskell, N. J. J., Debattista, C., Swatton, R.J., *Chorley and Giles' Shipping Law*, Eighth Edition, Giles O.C., 1987.

-Drewry Shipping Consultants, *Safer Cleaner Ships, What are the Financial Implications?* Drewry Shipping Consultants, London 1996.

- EMARC: MARPOL rules and ship generated waste, υπό Office for Official Publications of the European Communities, 1999.

- Hellenic Institute of Marine Technology, *International Symposium on Fire Safety of Ships*, 9-11th May 1989 at Eugenides Foundation, Piraeus, Volume II, Hellenic Institute of Marine Technology, 1989.

- Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, *International Maritime Dangerous Code*, Volume I, Unwin Brothers Limited, Surrey 1974.

- International Maritime Organization, *BCH Code, Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying dangerous Chemicals in Bulk*, 1993 Edition, International Maritime Organization, London, 1994.

- International Maritime Organization, *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC Code*, International maritime Organization, London, 1993.

- International Maritime Organization, *SOLAS, Consolidated Edition 2001*, International Maritime Organization, IMO, London, 2001.

- Grime, R., *Shipping Law*, Second Edition, Sweet&Maxwell, 1991.

- Kennish, M.J., *Practical Handbook of Marine Science*, Third Edition, CRC Press, 2001.

- Marine Environmental Law, Service Information*, Lloyd's of London Press LTD, London 1997.

- Mankabady, S., *The International Maritime Organization, Volume 1: International Shipping Rules*, Croom Helm, London 1986.

- Mankabady, S., *The International Maritime Organization, Volume 2: Accidents at Sea*, Croom Helm, London 1987.

-M'Conigle, R. M., Zacher, M.W., *Pollution, Politics, and International Law, Tankers at Sea*, University of California Press, United States, 1979.

-Mitchell, R.B., *International Oil Pollution at Sea, Environmental Policy and Treaty Compliance*, The Mitt Press, Cambridge 1994.

-Morrison, F.L., Wolfrum, R., *International, Regional and National Environmental Law*, Kluwer Law International, Hague 2000.

-Rawson, K.J., Tupper, E.C., *Basic Ship Theory*, Volume 1, Fifth edition, Butterworth Heinmann, Oxford 2001.

Sands, P., *Principles of International Environmental Law*, Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge 2003.

-Vukas, B., *The Law of the Sea, Selected Writings*, Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 2004.

ΑΡΘΡΑ

Ελληνικά

-Μοίρα, Π., «Η Θαλάσσια Μεταφορά Πετρελαίου. Απειλή στην Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού», 2007,

http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=2831&lang=1&catid=1#_ftn16

Ξενόγλωσσα

-Anderson, D. M., “From Accident Report to Design Problems-A Study of Accidents on Board Ship”, Vol. 26:1 *Ergonomics* (1983), σελ. 43-50.

-Boyle, A. E., “Marine Pollution under the Law of the Sea Convention”, Vol. 79 No. 2, *The American Journal of International Law* (1985), σελ. 347-372.

<http://www.jstor.org/stable/2201706> Accessed: 12/05/2008 05:47

- Brooks, M. R., *“The Privatization of Ship Safety”*, Vol. 23:3 *Maritime Policy & Management* (1996), σελ. 271-288.
- Champ, M. A., *“Economic and Environmental Impacts on Ports and Harbors from the Convention to Ban Harmful Marine Anti-fouling Systems”*, Vol. 46 *Marine Pollution Bulletin* (2003), σελ. 935-940.
- Faure, M., Hui, W., *“Financial Caps for Oil Pollution Damage: A Historical Mistake?”*, Vol. 32 *Marine Policy* (2008), σελ. 592-606.
- Goss, R., *“Social Responsibility in Shipping”*, Vol. 32 *Marine Policy* (2008), σελ. 142-146.
- Ketkar, K., W., *“Protection of Marine Resources. The US Oil Pollution Act of 1990 and the Future of the Maritime Industry”*, Vol. 19 *Marine Policy* (1995), σελ. 391-400.
- Li, K. X., Wonham, J., *“Maritime Legislation: New Areas for Safety of Life at Sea”*, Vol. 28:3 *Maritime Policy & Management. An International Journal of Shipping and Port Research* (2001), σελ. 225-234.
- Mason, M., *“Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime”*, Vol. 27 *Marine Policy* (2003), σελ. 1-12.
- Millar, I. C., *“The Need for a Structured Policy towards Reducing Human-factor Errors in Marine Accidents”*, Vol. 7:1 *Maritime Policy & Management. An International Journal of Shipping and Port Research* (1980), σελ. 9-15.
- Srivastava, C. P., *“Safer Ships and Cleaner Oceans: Thirty Years' Work of the International Maritime Organization”*, Vol. 9:1 *Transport Reviews* (1989), σελ. 45-57.
- Stringer, W. J., Dean, K. G., Guritz, R. M., Garbeil, H. M., Groves, J. E. and Ahlnaes, K., *“Detection of Petroleum Spilled from the MV Exxon Valdez”*, Vol. 13:5 *International Journal of Remote Sensing* (1992), σελ. 799-824.

-Talley, W. K., “Determinants of the Ship Damage Severity of Containership Accidents”, Vol. 23:3 Maritime Policy & Management. An International Journal of Shipping and Port Research (1996), σελ. 239-247.

-Talley, W. K., “The Safety of Sea Transport: Determinants of Crew Injuries”, Vol. Applied Economics 31:11 (1999), σελ. 1365 — 1372.

-Talley, W. K., Jin, D., Kite-Powell, H., “Determinants of Crew Injuries in Vessel Accidents”, Vol. 32 Maritime Policy & Management. An International Journal of Shipping and Port Research (2005), σελ. 263-278.

-Wang, J., Foinikis, P., “Formal Safety Assessment of Containerships”, Vol. 25 Marine Policy (2001), σελ. 143-157.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

-Διεθνής Κώδικας Κατασκευής και Εξοπλισμού Πλοίων που Μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα (Απόφαση MSC 9(48)), Τροποποιήσεις 1983 της Διεθνούς Σύμβασης 1974 «Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα» (SOLAS 74), Τόμος II, Διεθνής Κώδικας Κατασκευής και Εξοπλισμού Πλοίων που Μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα (Απόφαση MSC 9(48)), εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς.

-Διεθνής Σύμβαση 1974, για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Δουμάνης Δ.Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Κωδικοποιημένο Κείμενο της Σύμβασης Solas 1974, του Πρωτοκόλλου 1978 της Solas και των Τροποποιήσεων 1981 και 1983 της Solas, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1987.

-Διεθνής Σύμβαση 1973, για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, Δουμάνης, Δ. Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, MARPOL 73/78, Κωδικοποιημένη έκδοση 1993, εκδ. Σταυριδάκης, Αθήνα.

-Πρωτόκολλο 1978 σχετικό με τη Διεθνή Σύμβαση 1974, για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Δουμάνης Δ.Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Κωδικοποιημένο Κείμενο της Σύμβασης Solas 1974, του Πρωτοκόλλου 1978 της Solas και των Τροποποιήσεων 1981 και 1983 της Solas, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1987.

-Πρωτόκολλο 1978 σχετικό με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, Δουμάνης, Δ. Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, MARPOL 73/78, Κωδικοποιημένη έκδοση 1993, εκδ. Σταυριδάκης, Αθήνα.

-Τροποποιήσεις 1988 της Διεθνούς Σύμβασης 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Δουμάνης, Δ. Α., Βογιατζή Σ., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα : Κείμενα Τροποποιήσεων σχετικά με τα Επιβατηγά Οχηματαγωγά Πλοία, που Υιοθετήθηκαν την 21η Απριλίου και την 28η Οκτωβρίου 1988. Άλλες Τροποποιήσεις που Υιοθετήθηκαν την 11η Απριλίου 1989, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1991.

-Τροποποιήσεις 1989 της Διεθνούς Σύμβασης 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Δουμάνης, Δ. Α., Βογιατζή Σ., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα : Κείμενα Τροποποιήσεων σχετικά με τα Επιβατηγά Οχηματαγωγά Πλοία, που Υιοθετήθηκαν την 21η Απριλίου και την 28η Οκτωβρίου 1988. Άλλες Τροποποιήσεις που Υιοθετήθηκαν την 11η Απριλίου 1989, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1991.

-Τροποποιήσεις 1990 της Διεθνούς Σύμβασης 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Δουμάνης, Δ. Α., Αλεξανδροπούλου, Ι., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα: Τροποποιήσεις 1990/1991, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1992.

-Τροποποιήσεις 1991 της Διεθνούς Σύμβασης 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Δουμάνης, Δ. Α., Αλεξανδροπούλου, Ι., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα: Τροποποιήσεις 1990/1991, εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1992.

- Τροποποιήσεις 1994 της Διεθνούς Σύμβασης 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Δουμάνης Δ.Α., SOLAS, Διεθνής Σύμβαση 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, Τροποποιήσεις 1994, Σταυριδάκης, Πειραιάς.

-Τροποποιήσεις 1994 της Σύμβασης 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, όπως τροποποιήθηκε το από το Πρωτόκολλο 1978 σχετικό με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, Δουμάνης, Δ. Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, MARPOL 73/78, Τροποποιήσεις 1994, 1995 και 1996, εκδ. Σταυριδάκης, Αθήνα.

-Τροποποιήσεις 1995 της Σύμβασης 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, όπως τροποποιήθηκε το από το Πρωτόκολλο 1978 σχετικό με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, Δουμάνης, Δ. Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, MARPOL 73/78, Τροποποιήσεις 1994, 1995 και 1996, εκδ. Σταυριδάκης, Αθήνα.

-Τροποποιήσεις 1996 της Σύμβασης 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, όπως τροποποιήθηκε το από το Πρωτόκολλο 1978 σχετικό με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, Δουμάνης, Δ. Α., Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, MARPOL 73/78, Τροποποιήσεις 1994, 1995 και 1996, εκδ. Σταυριδάκης, Αθήνα.

-Code for the Construction and equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code), International Maritime Organization, BCH Code, Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying dangerous Chemicals in Bulk, 1993 Edition, International Maritime Organization, London, 1994.

-Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (Rome, 10 March 1988),

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/suppression1988.html>

-Convention of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (Geneva, 6 March 1948), <http://www.yale.edu/lawweb/avalon/decade/decad056.htm>

-Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) with Annex and Operating Agreement (1976) as amended 1985; with Protocol (1981), <http://www.islandone.org/Treaties/BH688.html>

-Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (London, 20 October 1972), <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1972.html>

-Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, (Brussels, 17 December 1971), <http://www.admiraltylawguide.com/conven/carriagenuclear1971.html>

-International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code), International Maritime Organization, International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC Code, International maritime Organization, London, 1993.

- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code), Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, International Maritime Dangerous Code, Volume I, Unwin Brothers Limited, Surrey 1974.

-International Convention for Safe Containers (Geneva, 2 December 1972), <http://www.admiraltylawguide.com/conven/containers1972.html>

-International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (London, 2 November 1973), <http://sedac.ciesin.org/entri/texts/pollution.from.ships.1973.html>

-International Convention for the Safety of Life at Sea, (London, 1 November 1974), <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1983/22.html>

-International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Brussels, 29 November 1969), <http://www.admiraltylawguide.com/conven/civilpol1969.html>

-International Convention on Load Lines (London, 5 April 1966),
<http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1968/23.html>

-International Convention on Maritime Search and Rescue (Hamburg, 27 April 1979),
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/searchrescue1979.html>

-International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (London, 30 November 1990),
<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/oil.pollution.preparedness.1990.html>,
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpolresponse1990.html>

-International Convention on Salvage (London, 28 April 1989),
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1989.html>,
<http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1998/2.html>

-International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (London, 7 July 1978),
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/stcw1978.html>

-International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (Brussels, 18 December 1971),
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpolfund1971.html>

-International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Brussels, 29 November 1969),
<http://sedac.ciesin.org/entri/texts/intervention.high.seas.casualties.1969.html>

-International Oil Pollution Compensation Funds, March 2006 Edition,
<http://fr.iopcfund.org/npdf/Brochure%202006.pdf>.

-Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (Nairobi 18 May 2007),
<http://www.simsl.com/Articles/Wreck%20Removal%20Convention.pdf>

-United Nations Convention on the Law of the Sea (Montego Bay, 10 December 1982),
<http://www.lawofthesea.net/convention.htm>,
http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindxAgree.htm

ΔΙΑΔΚΤΟΡΙΚΕΣ ΔΙΑΤΡΙΒΕΣ

-Κόκοτος Δ., Ανάλυση Ναυτικών Ατυχημάτων με Χρήση Όρυξης Δεδομένων, Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία : Νομική - Κοινωνικοοικονομική Θεώρηση, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς 2002.

-Παπαρζής Μ.Ι. Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία: Νομική - Κοινωνικοοικονομική Θεώρηση, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς 1992.

-Σεβαστοπούλου, Χ. Ε., Τα ναυτικά ατυχήματα που έχουν ως αποτέλεσμα την απώλεια ανθρώπινης ζωής : το παράδειγμα της ελληνικής σημαίας, Ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή από πλοία : Νομική - Κοινωνικοοικονομική Θεώρηση, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς.

ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

-Ψαράφτης, Χ.Ν., Καρύδης, Π., Δεσύπρης, Ν., Παναγάκος, Γ., Βεντικός, Ν.Π., «Ο Ανθρώπινος Παράγοντας ως Παράμετρος των Ναυτικών Ατυχημάτων», Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου,
www.martrans.org/documents/2000/safeco/level2.doc.

-Ψαράφτης, Χ. Ν., «Θαλάσσια Ασφάλεια: Μερικά Δύσκολα Ερωτήματα»,
<http://www.martrans.org/documents/2002/safety/psaraftis%20chios%206-2001%20conf%20paper.doc>.

-Action Against Oil Pollution, A Guide to the Intergovernmental and Industry Organizations Involved in the Prevention and Mitigation of Oil Pollution in the Marine Environment,

<http://www.ipieca.org/activities/oilspill/downloads/publications/aaop.pdf>

- Greenpeace, Η περίπτωση του "Prestige",

<http://www.greenpeace.org/greece/news/oil-pump/prestige>

- Greenpeace, The Prestige Disaster, One Year On,

<http://www.greenpeace.org/raw/content/usa/press-center/reports4/the-prestige-disaster-one-yea.pdf>

-HELMEPA Navigator, Τεχνικό Δελτίο, Τεύχος 25 22/1/2008.

-HELMEPA Navigator, Τεχνικό δελτίο, Τεύχος 1, 30/10/2006.

-HELMEPA Navigator, Τεχνικό Δίκτυο, Τεύχος 23, 12/12/2007.

-HELMEPA Navigator, Τεχνικό Δίκτυο, Τεύχος17, 20/7/2007.

- International Maritime Organization, Condition Assessment Scheme (CAS),

http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=1025

- International Maritime Organization, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988,

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=686

-International Maritime Organization, Convention on the International Maritime Organization, http://www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic_id=771#geneva,
http://www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic_id=771#background

- International Maritime Organization, Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976,

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=257&doc_id=674



-International Maritime Organization, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs),

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=649&topic_id=257

-International Maritime Organization, Focus on IMO, A summary of IMO Conventions, February 2005

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11171/SUMMARYJANUARY2005shortversion2.pdf

- International Maritime Organization, Focus on IMO, Anti-fouling Systems,

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D7986/FOULING2003.pdf

- International Maritime Organization, Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=389

-International Maritime Organization, IMO adopts New Regulations for Bulk Carriers,

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2693

-International Maritime Organization, IMO Member States with Year of Joining,

http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=315&doc_id=840

-International Maritime Organization, IMO Orders Study to Assess Impact of Erika proposals, http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=68&doc_id=550

-International Maritime Organization, International Convention for Safe Containers, 1972 (CSC),

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=673

- International Maritime Organization, International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments,

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=867

- International Maritime Organization, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL),

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#20

- International Maritime Organization, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974,

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647#2002security

- International Maritime Organization, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969,

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=660

-International Maritime Organization, International Convention on Load Lines, 1966,

http://www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic_id=254

-International Maritime Organization, International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979,

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=653&topic_id=257

- International Maritime Organization, International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990,

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=258&doc_id=682

-International Maritime Organization, International Convention on Salvage, 1989,

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=687

-International Maritime Organization, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978,

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257

- International Maritime Organization, International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships,
http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=529

- International Maritime Organization, International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969,
http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=680

- International Maritime Organization, International Safety Management (ISM) Code 2002, http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=287

- International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre, Information Resources on the Voluntary IMO Member State Audit Scheme {Information Sheet No.13] (Last update: 12 May 2008),
[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21587/VoluntaryIMOMemberStateAuditScheme\(12May2008\).pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21587/VoluntaryIMOMemberStateAuditScheme(12May2008).pdf)

- International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre, International Shipping and World Trade, Facts and Figures, Updated: May 2008,
http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21996/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfigures-printableversionmay2008.pdf

- International Maritime Organization, Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007,
http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=1604

- International Maritime Organization, New Global Timetable to Phase-out Single-hull Tankers agreed,
http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=67&doc_id=967

- International Maritime Organization, New International Treaty on Wreck Removal adopted in Nairobi,
http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=1472&doc_id=8070

-International Maritime Organization, Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (OPRC-HNS Protocol),

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=258&doc_id=683

- International Maritime Organization, Safety Management, Development of the ISM Code,http://www.imo.org/HumanElement/index.asp?topic_id=182

- International Maritime Organization, The Prestige - IMO Statement,
http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2583

- International Maritime Organization, Voluntary Audit Scheme adopted at IMO's 24th Assembly,

http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=1018&doc_id=5466

-International Maritime Organization, Voluntary Member State Audit Scheme (VMSAS), <http://www.directemar.cl/apec/papers/korea/VMS.pdf>

-Lloyd's Register, Condition Assessment Scheme Guidance,
http://www.cdlive.lr.org/information/Documents/ESP_CAS%20Guidance/CAS%20Guidance/CAS%20Banner%20page07_03.htm

-Memorandum of Co-operation between the Hellenic Republic and the International Maritime Organization Concerning Participation in the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Ministry of Mercantile Marine of the Hellenic Republic,
<http://www.yen.gr/media/30731/mnimonio060307.pdf>

-Steamship Mutual, Wreck Removal Convention - a Synopsis
<http://www.simsl.com/Wreck1007.html>

- The International Oil Pollution Compensation Funds, "The IOPC Funds' 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents",
http://en.iopcfund.org/npdf/jub_en.pdf

-UK department for Transport, MAIB-Marine Accident Investigation Branch, MAIB Safety Bulletin 1/2006, Fire on Board the Bermuda registered cruise ship, Star Princess, on 23 March 2006, Issued April 2006,
http://www.maib.gov.uk/cms_resources/Star%20Princess%20-%20Safety%20Bulletin.pdf

-United States Coast Guard, U.S. Department of Homeland Security, National Pollution Fund Center, Oil Pollution Act of 1990 (OPA),
http://www.uscg.mil/npfc/About_NPFC/opa.asp

-United States Environmental Protection Agency, Oil Pollution Act Overview,
<http://www.epa.gov/emergencies/content/lawsregs/opaover.htm>



ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Τηλ. 210 - 92 01 001

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

ΠΑΝΤΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ



002000108748